

THE INFLIGHT MAGAZINE

your complimentary copy

163 (3) / 2024

ON BULGARIA
AIR

Reaching for the Moon

СЪСТЕЗАНИЕ ЗА ЛУНАТА

The Pests That We Will Miss

НАПАСТИТЕ, КОИТО ЩЕ НИ ЛИПСВАТ

Milan

ПЕПЕЛЯШКА НОСИ "ПРАДА"

THE BROAD NEW WORLD

Prof. Dr. Miglena Temelkova, Rector of the University of Telecommunications and Post
Проф. д-р Миглена Темелкова, ректор на Висшето училище за телекомуникации и пощи

OVER A
MILLION
READERS
PER YEAR!

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg



УДОБНО Е ДА СИ МОБИЛЕН

ЗАЯВИ VISA КАРТА ОТ ЦКБ, ДИГИТАЛИЗИРАЙ Я,
НАПРАВИ ПЪРВА ТРАНСАКЦИЯ И УЧАСТВАЙ
В ТОМБОЛАТА ЗА 1 ОТ 12 **MACBOOK** ЛАПТОПА.

VISA



Централна
Кооперативна
Банка
Важният си ти.





ПОСРЕЦНАХМЕ И ЧЕТВЪРТЯ НИ НОВ AIRBUS A220

В ранните часове на 8 март, с полет от норвежката столица Осло, на летище София се приземи четвъртият нов Airbus A220-300 на "България Еър". Самолетът, последно технологично поколение на европейския гигант Airbus, е съществена част от текущото обновление на въздушния флот на българския национален превозвач.

Новият самолет получи регистрация LZ-AMS (от Амстердам), с което авиокомпанията продължава традицията да именува машините си на големи европейски градове. Предишните три Airbus A220, които пристигнаха през 2023, са с регистрации LZ-ROM (Рим), LZ-LON (Лондон) и LZ-PAR (Париж).

Пасажерите ще могат да пътуват изключително удобно в новия модерен самолет, който предлага най-широките седалки в своя клас, по-големи прозорци, много светла и тиха пътническа кабина и адаптивна климатична система. Нови функционални удобства - като USB

портове за зареждане на електронни устройства и поставки за смартфони - също са на разположение на всяка седалка.

Самолетът A220-300 разполага със 143 места, 8 от които са запазени за бизнес класата и предлага повече разстояние между редовете. Конфигурацията на местата в A220 е в съотношение 3:2, като това позволява 80% от пътниците да бъдат разположени до прозореца или пътеката.

Авиокомпанията модернизира и наг-гражда своя флот от средата на 2023, като с търговската експлоатация на новите самолети по редовните си линии предлага на пътниците високо ниво на комфорт по време на полет. Новите самолети са по-екологични и икономични, използвайки 25% по-малко гориво. Моделите Airbus A220 са с намалени вредни емисии и с наполовина по-малък шумов отпечатък, подходящи за всички летища в градските и населените зони.

WE HAVE WELCOMED OUR FOURTH NEW AIRBUS A220

In the early hours of March the 8th, with a flight from the Norwegian capital Oslo, the fourth new Airbus A220-300 of "Bulgaria Air" landed at Sofia Airport. The aircraft, the latest technological generation of the European giant Airbus, is an essential part of the ongoing renewal of the air fleet of the Bulgarian national carrier.

The new aircraft received the registration LZ-AMS (from Amsterdam), with which the airline continues the tradition of naming its machines after major European cities. The previous three Airbus A220s, which arrived in 2023, have the registrations LZ-ROM (Rome), LZ-LON (London) and LZ-PAR (Paris).

Passengers will be able to travel very comfortably in the new modern aircraft, which offers the widest seats in its class, larger windows, a very bright and quiet passenger cabin and an adaptive climate system. New functional amenities - such as USB ports for charging electronic devices and smartphone holders - are also available at every seat.

The A220-300 aircraft has 143 seats, 8 of which are reserved for business class, and offers more space between rows. The seating configuration of the A220 is 3:2, allowing 80% of passengers to be positioned by the window or aisle.

The airline is modernizing and upgrading its fleet from mid-2023, offering passengers a high level of in-flight comfort with the commercial operation of the new aircraft on its scheduled routes. The new planes are more environmentally friendly and economical, using 25% less fuel. The Airbus A220 models have reduced harmful emissions and half the noise footprint, suitable for all airports in urban and populated areas.



ЕДНО ХИЙТРОУ РЕШЕНИЕ

С България Еър летиш до Лондон:

- в удобни часове
- с включен ръчен багаж до 10 кг
- с безплатен кетъринг на борда
- до удобното летище Хийтроу*

*летище Хийтроу има много удобна локация и предлага бързи връзки с центъра на града.



ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

За повече информация и резервации посетете www.air.bg



**9 | BUSINESS
ECONOMY**



12 | Лунни Войни
След половин век забвение, Луната изведнъж е обект на трескав интерес и от държави, и от корпорации

18 | Moon Wars

- 10 | Числа и лица
Numbers and Faces
- 22 | Спомен за "малката стъпка"
- 24 | Remembering "The Small Step"
- 30 | След като угаснат светлините
- 34 | After the Lights Go Out
- 36 | Интервю:
Дени Ле Вом
- 38 | Interview: Denis Le Vot

**43 | ANALYSIS
POLITICS**



54 | В новия свят вече няма да има място за тесни специалисти
Проф. д-р Миглена Темелкова, ректор на Висшето училище по телекомуникации и пощи

58 | In the New World, There Won't be Place for Narrow Specialists

- 44 | Калейдоскоп
Kaleidoscope
- 46 | Игра на милиарди и мечти
- 50 | A Game of Dreams - and Billions

**63 | SCIENCE
TECHNOLOGY**



64 | Напастите, за които ще ни е мъчно
Насекомите се оказват жизненоважни за оцеляването ни. Но все по-бързо изчезват

68 | The Pests That We Will Miss

- 70 | Голямата картина
The Bigger Picture
- 76 | Преодоляване на комплексите
- 78 | Overcoming Anxieties

**81 | TRAVEL
LIFESTYLE**



110 | Когато небето си вземе гаровете
Какво се случва със зехтина, основата на най-здравословната диета в света?

114 | When Heaven Takes Its Gifts Back

- 82 | Афиш
Poster
- 85 | Най-очакваните филми през 2024
The Most Anticipated Movies of 2024
- 93 | Здраве
Health
- 94 | Пепеляшка носи Prada
Cinderella Wears Prada

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 2635 9790 1019 1023 03
BIC: CEBVGB33
Банка „ЦКБ“ АД – клон Варна
ISSN 1314-2216

Съгласно чл.7а, ал.1 от Закона за задължителното депозитиране на печатни и сродни 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



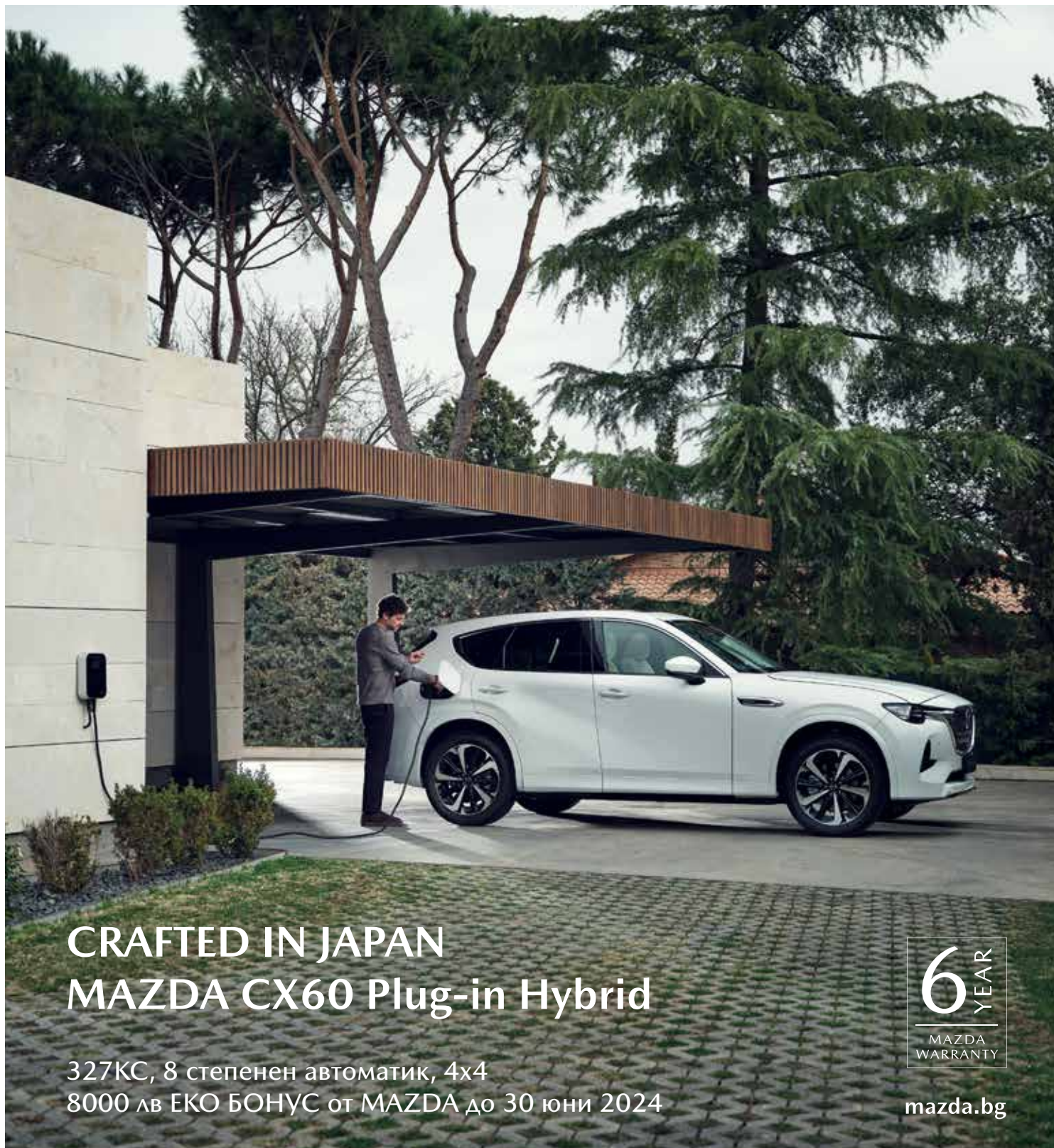
БОЙКО ВАСИЛЕВ е един от най-уважаваните телевизионни журналисти в България, водещ и продуцент на "Панорама" по БНТ. Доктор по социология, възпитаник на Софийския университет, специализирал е в Хайделберг, Германия. Автор е на десетки документални филми, включително "Деца на бащите", за които получи Голямата 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 30 юни 2024



mazda.bg

DRIVE TOGETHER





ЕЛАТЕ С НАС НА РОЖДЕНИЯ ДЕН НА РИМ

Има ли изобщо нужда да ви убеждаваме в привлекателните черти на тази дестинация? Рим може да ви предложи повече от всеки друг град на планетата: три хилядолетия история, безброй паметници, бляскав нощен живот и една от най-добрите кухни на планетата.

Тук гревните развалини съжителстват с пищен ренесансови дворци и барокови катедрали. А на една ръка от величието са малките, уютни квартални "трактории" и оживените барове с фантастични коктейли.

Позволете ни да ви отведем до града, до който открай време водят всички пътища. А ако случайно решите да

планирате пътуването си около 21 април, може да улучите и тържествата за 2777-ия рожден ден на Рим. Защото това е един от малкото градове на планетата с истински рожден ден: сам Марк Теренций Варон е изчислил, че именно на 21 април 753 година преди Христа Ромул и Рем основали това селище на река Тибър. Годишнината, известна като Natale di Roma, се отбелязва с концерти, спектакли и изключително зрелищни исторически възстановки на знаменития Circus Maximus.

"България Еър" лети до Рим шест пъти седмично през пролетта и всеки ден - през лятото

COME WITH US ON ROME'S BIRTHDAY

Do we even need to convince you of the attractive features of this destination?

Rome has more to offer than any other city on the planet: three millennia of history, countless monuments, glamorous nightlife and one of the best cuisines on the planet. Here, ancient ruins coexist with lavish Renaissance palaces and Baroque cathedrals. And a hand away from all that splendour, you will find the small, cosy neighbourhood trattorias and lively bars with fantastic cocktails.

Let us take you to the city to which all roads lead from time immemorial. And if you happen to plan your trip around April 21st, you might also catch the celebrations for Rome's 2,777th birthday.

Because this is one of the few cities on the planet with a real birthday: Marcus Terentius Varro himself calculated that it was on April 21, 753 BC that Romulus and Remus founded this settlement on the Tiber River. The anniversary, known as Natale di Roma, is celebrated with concerts, performances and highly spectacular historical re-enactments of the famous Circus Maximus.

Bulgaria Air flies to Rome six times a week in the spring months, and every day during summer



SPECIAL GUEST
TONI DIMITROVA

Let's
Get
PRIM



EASTER

holiday at break

GRAND HOTEL & SPA
PRIMORETZ

SINCE 1959

DESTINATION BURGAS
SEA GARDEN

WWW.HOTELPRIMORETZ.BG



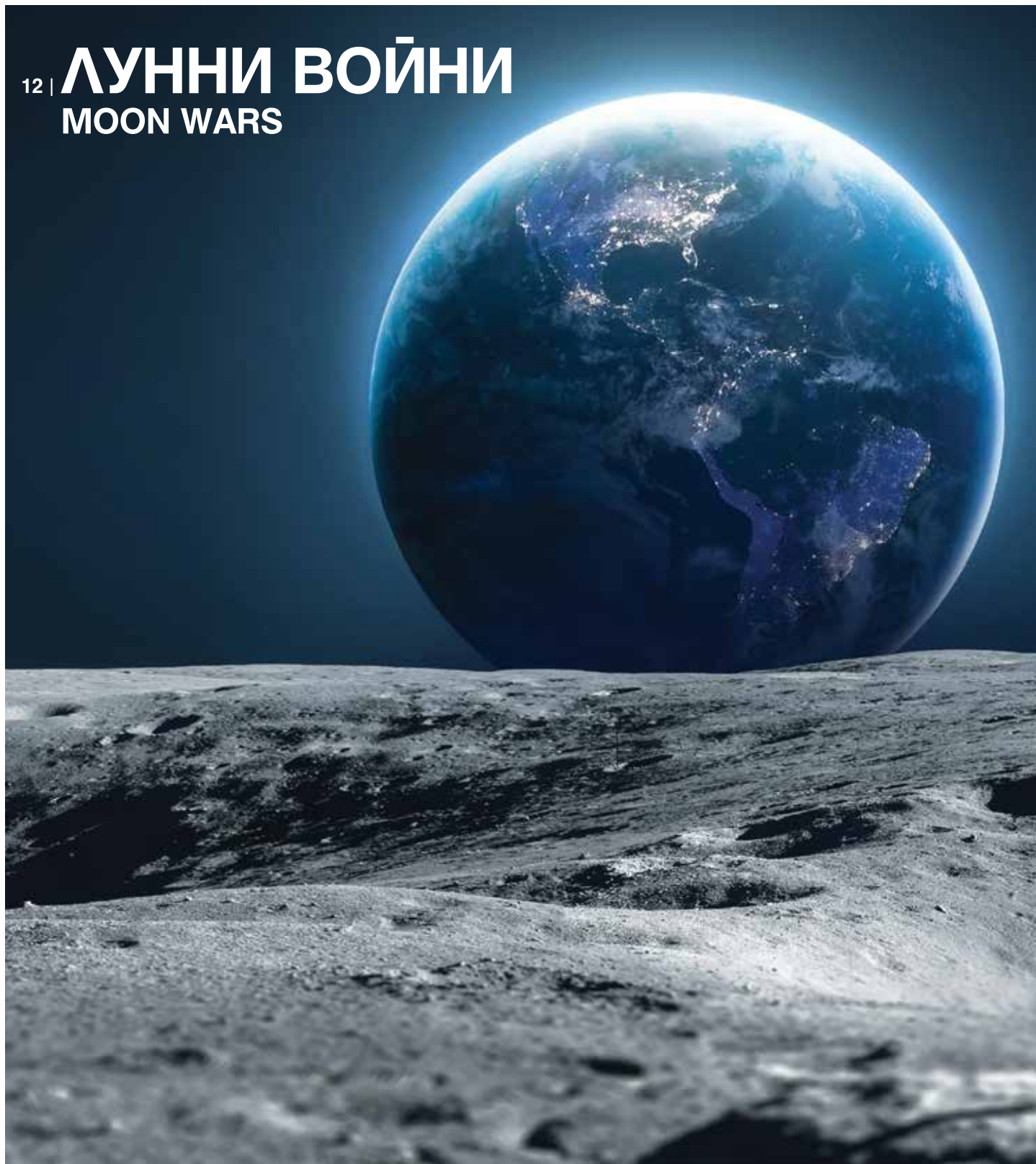
B&O / 



Driven to
perfection.

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

12 | **ЛУННИ ВОЙНИ**
MOON WARS



30 | **СЛЕД КАТО УГАСНАТ СВЕТИНИТЕ**
AFTER THE LIGHTS GO OUT



36 | **ИНТЕРВЮ: ДЕНИ ЛЕ ВОТ**
INTERVIEW: DENIS LE VOT



ЧИСЛА И ЛИЦА

FIGURES & FACES

587 000 0000

лева е стойността на обществената поръчка, обявена от "Булгартрансгаз" по проекта "Вертикален газов коридор". Неговата цел е да разшири капацитета за пренос на газ от юг на север между Гърция, България, Румъния, Унгария, Словакия, Украйна и Молдова.

EN

BGN 587 million is the value of the public order announced by "Bulgartransgaz" for the "Vertical Gas Corridor" project. Its purpose is to expand gas transmission capacity from south to north between Greece, Bulgaria, Romania, Hungary, Slovakia, Ukraine and Moldova. ■

7

държави по света отговарят на международните стандарти за качество на въздуха, сочи доклад на швейцарската организация IQAir. От тях три са в Европа - Естония, Финландия и Исландия. България е едва на 81-о място в класацията, а страните с най-замърсен въздух в света са Пакистан, Индия и Таджикистан.

EN

Only 7 countries around the world meet international air quality standards, according to a report by the Swiss organization IQAir. Three of them are in Europe - Estonia, Finland and Iceland. Bulgaria is only in 81st place in the ranking, and the countries with the most polluted air in the world are Pakistan, India and Tajikistan. ■

35

млн. евро е инвестицията на китайската Shanghai Unison в строителството на нов завод за алуминиеви панели за автомобили в с. Радиново край Пловдив. Това е първата значителен китайски индустриален проект у нас. Shanghai Unison е снабдител на компании като Stellantis, Volvo и Tesla.

EN

35 million euros is the investment of the Chinese Shanghai Unison in the construction of a new factory for aluminum panels for cars in the village of Radinovo near Plovdiv. This is the first significant Chinese industrial project in Bulgaria. Shanghai Unison is a supplier to companies such as Stellantis, Volvo and Tesla. ■



507 000 000

литра бира са продадени в България през 2023 година, показват данни на Съюза на пивоварите. Това е спад от 3% спрямо 2022. Пивоварната индустрия осигурява директна заетост на над 25,000 души в страната. В нея работят 40 пивоварни - три големи, 6 средни и 31 микропредприятия. Браншът е сред първите десет по размер на средната работна заплата - 2210 лева.

EN

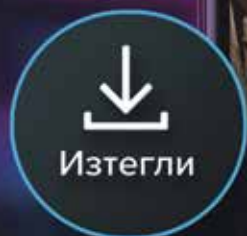
507,000,000 liters of beer were sold in Bulgaria in 2023, according to data from the Union of Brewers. This is a decrease of 3% compared to 2022. The brewing industry provides direct employment to over 25,000 people in the country. There are 40 breweries operating in it - three large, 6 medium and 31 micro-enterprises. The branch is among the top ten in terms of the average salary - BGN 2,210. ■

VIVACOM



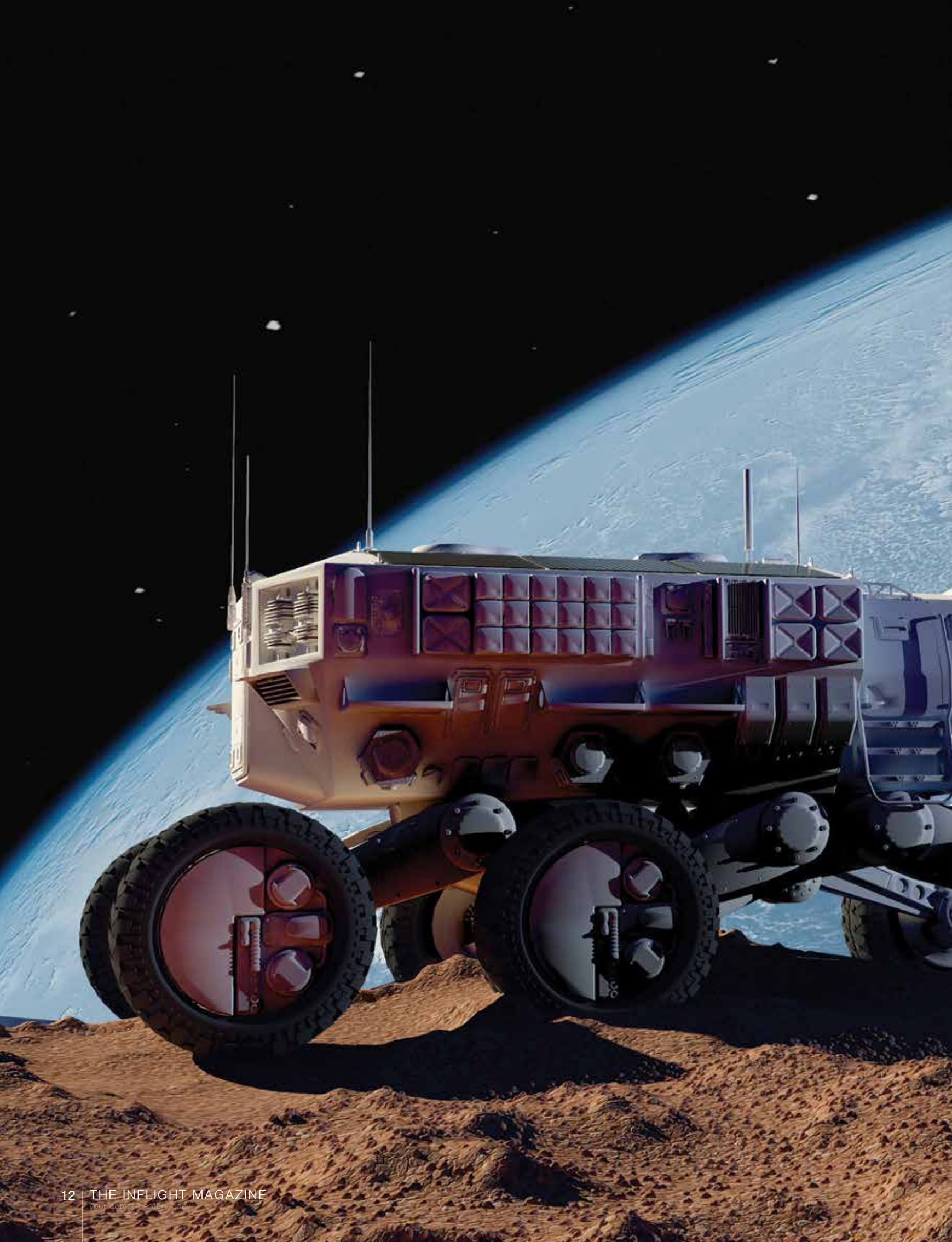
Гледай офлайн.

СВАЛИ ЛЮБИМИ ФИЛМИ И СЕРИАЛИ



House of the Dragon е наличен в HBO OD в EON.

„Гледай офлайн“ предоставя възможност за временно изтегляне на определени филми и сериали за срок до 30 дни. Функционалността не е гарантирана. Повече на vivasom.bg.



ЛУННИ ВОЙНИ

След половин век забвение, Луната изведнъж е обект на трескав интерес и от държави, и от корпорации. Може би защото крие източник на енергия за 10,000 години напред

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография iSTOCK



На 20 юли 1969, в 22:17 Вечерта българско време, дойде кулминацията на може би най-вдъхновяващата надпревара в историята на човечеството: лунният модул Eagle, с Нийл Армстронг и Бъз Олгрин на борда, кацна на Луната. Състезанието кой ще стъпи пръв на земния спътник бе за престиж, за военно надмощие, за доказване чия политическа система е по-добра - но преди всичко то бе състезание, родено от идеализма и от стремежа да се докаже, че родният свят не е повече граница за човека. Шест часа по-късно Армстронг слезе по стълбичката на Eagle и за пръв път човешки крак стъпи на друго небесно тяло. Това трябваше да е началото на цяла нова ера на космически завоевания. Но новата ера се оказа кратка: тя продължи само три години и четири месеца. На 14 декември 1972 Юджийн Сърнан и Харисъм Шмит направиха последните до момента крачки по лунната повърхност и се прибраха у дома, слагайки край на програмата Apollo. Оттогава, вече 51 години, човекът се задоволява да си стои у дома. Но това съвсем скоро ще се промени.

ИНТЕРЕСЪТ КЪМ ЛУНАТА, ПОЗАМРЯЛ

В икономическите трудности на 70-те и развързката в Студената война през 80-те, сега се събужда с небивал мащаб. В момента е в ход нова космическа надпревара: вече не само между държави, но и между частни корпорации. По данни на Европейската космическа агенция, в оставащите 7 години до 2030 са планирани не по-малко от 100 различни мисии до Луната, включително и поне три с човешки екипаж. Но онова, което движи новото състезание за космоса, вече не е идеализъм, а алчност. Или, нека се изразим по-възпитано, нуждата от ресурси. Луната е привлекателна в две отношения. Първо, тя е задължителният плацдарм за полети до другите планети от Слънчевата система - база, където корабите могат да зареждат и да излитат без мъчителното преодоляване на земното притегляне и атмосфера. И второ, спътникът на Земята крие богати ресурси - включително и онези, които ще бъдат ключови през следващото столетие. Вече започва да ни става ясно, че земните запаси от някои жизненоважни за "зеления преход" суровини може просто да не стигнат. Или пък, в немалко случаи, те са под политическия контрол на държава, от която останалите не биха желали да зависят. Отговорът и на двата проблема може да се крие на Луната.



ИДЕЯТА ЗА БОГАТСТВОТА, СКРИТИ

ТАМ, не е нова, разбира се. Множество писатели-фантасти са предвидили гнешната надпревара в удивителни детайли - като се започне с Артър Кларк и неговата "Земна светлина" отпреди цели седем десетилетия. Има само две съществени разлики между описания от Кларк конфликт и това, което може да се случи в следващите години: при него става дума за тежки метали, докато сега интригата се върти около втория най-лек елемент във Вселената. Освен това в "Земна светлина" спорът е между централизираната Земя и нейните свободни колонии по другите планети. Днес потенциалната битка е между САЩ, Китай и Индия, от една страна, и между правителствата и частните корпорации, от друга.

Броят на хората, стъпвали на лунната повърхност, си остава без промяна: 12 души, постигнали това между 1969 и 1972 година. Но броят на роботизирани мисии до Луната буквално експлодира в последните години. Китай вече трайно присъства в лунните изследвания: две орбитални мисии през 2007 и 2010, после успешно кацане на Chang 3 през 2013, първото в историята кацане на Тъмната

страна на Луната през 2019, и триумфът на Chang 5 през 2020, който успя не само да кацне на Луната, но и да донесе обратно образци. За май тази година е предвиден стартът на Chang 6, който ще направи същото, но на Обратната страна. Но всичко това са само увертюри към главната цел: да се изпратят китайски космонавти там най-късно до 2030. Шефът на NASA Бил Нелсън наскоро изрази съмнения, че това ще е възможно в такъв срок. Но и плановете на самата NASA не се развиват съвсем гладко. След безброй отлагания (и набъбване на разходите от очакваните 35 милиарда долара до над 96 милиарда), програмата Artemis най-сетне стартира успешно в края на 2022 година, но само с прелитане край Луната. Следващата мисия, планирана за 2025, пак ще е прелитане, но този път с екипаж. Пилотираната Artemis 3, планиран за септември 2026, трябва да осъществи кацане на Луната. А за Artemis 11, предвидена за 2035, остава да завърши оборудването на първата лунна база.

НО СЪСТЕЗАНИЕТО ДАЛЕЧ НЕ Е САМО ДВУСТРАННО. През август 2023 Индия стана четвъртата страна, стъпила на Луната (чрез роботизираната сонда



Chandrayaan-3, на цената на сезонната селекция на футболен отбор от ранга на "Челси"). След това в Делхи обявиха следващата си цел: изпращане на пилотирана мисия до загадъчния лунен Южен полюс, най-късно до 2040. А през януари тази година и Япония стана "лунна" нация след успешното прилуняване на мисията SLIM. Японците преговарят с NASA да пратят свой представител в бъдещите екипажи на Artemis.

БЪЛГАРИЯ СЪЩО УЧАСТВА В НАДПРЕВАРАТА за Луната като партньор на Европейската космическа агенция (ESA). Страната подписа плана за присъединяване към агенцията през 2016, но още не е дори асоцииран член (Румъния, чиито управници отдават по-голямо значение на космическите изследвания, е пълноправен член още от 2011). Български учени обаче работят по проекта Argonaut за европейски лунен модул, който ще започне да доставя товари на Луната от 2030 нататък. Израел, Южна Корея, Обединените арабски емирства също проявяват засилен интерес към лунните изследвания. Вече са факт и първите частни, корпоративни мисии: китайската M301 от 2014 облетя Луната, а на 22 февру-

ари тази година Intuitive Machines IM-1 успешно приземи своя апарат Odysseus край кратера Малаперт-А. IM-1 успя да изпревари конкурента си Astrobotic, след като ракетата носител на американската компания получи дефект при изстрелването. Австралийската компания Hex20 си партнира с индийската Skyroot Aerospace и японската ispace, и планира второто частно кацане на Луната в края на тази година.

Защо "скучната" госкоро Луна сега изведнъж стана толкова привлекателна? Вече знаем със сигурност, че там има вода: ключово условие не само за създаване на постоянни лунни бази, но и основно гориво за евентуалното бъдещо завладяване на Слънчевата система. Освен това Луната разполага с внушителни запаси от титан, силиций, алуминий, редки земни метали - все ключови за прехода към нисковъглеродна енергетика. И накрая Луната крие може би най-голямото обещание в областта на енергията: хелий-3.

КАКВО Е ХЕЛИЙ-3? ТОВА Е ЛЕК, СТАБИЛЕН ИЗОТОП на хелия, който съдържа два протона и един неутрон в ядрото си (най-често срещаният на Земята хелий-4 има по два протона и неутрона). Тази необичайна структура означава, че при хелий-3 реакцията на ядрен синтез протича анеутронно: или, по-просто казано, без отделянето на радиация. Този изотоп е рядък на Земята, но значително по-изобилен на Луната. Всъщност количествата там са гостатъчни "да задоволят всички нужди на човечеството от енергия за следващите 10,000 години", обяви наскоро Уян Дзъюан, главният учен на китайската лунна програма. В нашумелия фантастичен филм "Луна" героите на Сам Рокуел добиваше именно хелий-3 в лунната база.

Разбира се, гумите на Уян са извънредно оптимистични: все още не сме се научили как да добиване енергия чрез ядрен синтез. До момента човечеството у овладяло само два способа да го постига. Единият, с токамаците или т. нар. "фузори", все още поглъща повече енергия, отколкото произвежда. Другият е при експлозията на водородна бомба. Но учените напредват по пътя към неограничената енергия. През 2022 в лабораторията "Ливърмор" в Калифорния направиха първата ключова стъпка към задържане на ядрената реакция така, че накрая тя да не се нуждае от допълнителна енергия за протичането си. Когато и последната стъпка бъде направена, лунният хелий-3 ще се превърне в най-ценната суровина за човечеството.

Добре би било обаче дотогава да сме ре-

шили въпроса кой има права върху него. Също като в романа на Артър Кларк, и днес собствеността върху Луната е твърде размито понятие.

ДОГОВОРЪТ ЗА ОТКРИТИЯ КОСМОС ОТ 1967 подчертава, че "космосът не подлежи на национално присвояване чрез претенции за суверенитет" (България е от учредителите на този договор). Но в него има твърде много вратички, а и от 1967 са приети най-различни други нормативи, които са в разрез с този договор. Като например иницираните от САЩ споразумения Artemis, които уреждат правото на отделните нации да създават "зони за безопасност" на Луната (Китай и Русия обаче не са страна по тези споразумения и ги отхвърлят). Или пък указът на американския президент Барак Обама от 2015, който позволява на американски граждани правото да притежават ресурси, добити в Космоса. Стоотици частни компании в момента инвестират в лунни изследвания и технологии, очаквайки да получат сериозна възвращаемост. Няма да е лесно да им се обясни, че "космосът е на всички".

"ТРУДНО Е ДА СИ ПРЕДСТАВИМ КАК, с оглед на потенциалните богатства, които ни очакват там, държавите и частните компании няма да заявят право на собственост", пише Тим Маршъл, нашумелият автор на "Затворници на географията", в коментар за The Times. Последната му книга, "Бъдещето на географията" (The Future of Geography: How Power and Politics in Space Will Change Our World) е посветена именно на тези проблеми. В нея Маршъл стига до печалния извод, че в краткосрочен план повечето държави няма да извлекат никаква полза от напредъка ни в космоса. Общо около 80 страни по света имат някакво космическо присъствие - сред тях и България. Но само няколко - САЩ, Китай, Япония, Индия и ЕС - имат реален достъп до открития космос. На този фон пълноправното членство на България в ESA изглежда важна стратегическа цел - макар да не сме чули някой гори да я спомене покрай ротации и други циркове. В следващите години ще се водят ключови диалози за бъдещето на космоса, и е добре да не бъдем само пасивни наблюдатели. "При всички случаи ще ни трябват нови закони, за да регулираме това (космическите изследвания)", пише Тим Маршъл. "Лунната повърхност днес може да ни изглежда като пустиня, но скоро може да се превърне в истинска джунгла". ■

ЛУННИТЕ РЕСУРСИ THE LUNAR RESOURCES

СЛЪНЧЕВА ЕНЕРГИЯ SOLAR ENERGY

Звучи очевидно. Но добиването на почти всички ценни минерали, намерени до момента на Луната, ще изисква големи количества енергия. Лунният ден, който продължава две седмици, и възможността соларните панели да се разположат директно върху повърхността може да осигури относително евтино решение на този проблем.

It sounds obvious. But mining nearly all of the valuable minerals found so far on the Moon would require large amounts of energy. A lunar day that lasts for two weeks and the ability to place solar panels directly on the surface could provide a relatively inexpensive solution to this problem.

ТИТАН TITANIUM

Ключов елемент в космическата ера, защото създава много здрави, леки и устойчиви сплави с желязо, алуминий, ванадий. Съставлява около 7-8% от теглото на широко разпространения минерал илменит. Добивът му ще изисква енергия, но ще дава и безценен водород като страничен продукт. Скалите край Морето на спокойствието съдържат десет пъти повече титан, отколкото аналогичните скали на Земята.

A key element in the space age because it creates very strong, light and resistant alloys with iron, aluminum, vanadium. It makes up about 7-8% of the weight of the widespread mineral ilmenite. Its extraction will require energy, but will also yield precious hydrogen as a byproduct. The rocks near the Sea of Tranquility contain ten times more titanium than similar rocks on Earth.

КИСЛОРОД OXYGEN

Реголитът - повърхностният слой на Луната - съдържа около 45% кислород, без който създаването на трайни земни бази изглежда невъзможно. Проблемът е само, че този кислород е заключен в съединения като илменит, оливин, пироксен, вулканично стъкло. Извличането му ще изисква огромни количества енергия - 60-100 трилиона джаула за 1000 тона. Но може би има и други начини за добиването му.

The regolith - the surface layer of the Moon - contains about 45% oxygen, without which the creation of permanent terrestrial bases seems impossible. The only problem is that this oxygen is locked in compounds like ilmenite, olivine, pyroxene, volcanic glass. Extracting it will require huge amounts of energy - 60-100 trillion joules per 1000 tons. But maybe there are other ways to get it.

ВОДА WATER

Много нужна не само за поддържане на живота и за индустриални нужди (в минното дело), но преди всичко като източник на гориво за ракетите. Данни на няколко различни сонди сочат наличието на вода на Луната. Най-вероятно тя е скрита в дълбокия кратер на южния полюс на сателита. По изчисления на експерти откриването на достатъчни количества вода там ще носи 2.4 милиарда долара приход годишно само от употребата за космически транспорт.

Very necessary not only for sustaining life and for industrial needs (in mining), but above all as propellant for spaceships. Data from several different probes point to the presence of water on the Moon. Most likely, it is hidden in places like the deep crater on the south pole. Experts estimate that finding enough water there would bring in \$2.4 billion a year in revenue from space transportation usage alone.



ЖЕЛЯЗО
IRON

Съществува в изобилие, но най-вече заключено в други съединения като илменит и пироксен. Добивът ще е много енергоемък. Някои лунни магнитни аномалии обаче навеждат на мисълта, че може да има и по-концентрирани находища на желязо от метеоритен произход.

It exists in abundance, but mostly locked in other compounds such as ilmenite and pyroxene. Mining will be very energy intensive. However, some lunar magnetic anomalies suggest that there may be more concentrated iron deposits of meteoric origin.

АЛУМИНИЙ
ALUMINIUM

Лекият метал се среща в минерала анортит (около 10-18% от масата му). Алуминият е отличен проводник, а атомизираният алуминиев прах може да послужи като ракетно гориво.

The light metal is found in the mineral anorthite (about 10-18% of its mass). Aluminum is an excellent conductor, and atomized aluminum powder can serve as rocket fuel.

СИЛИЦИЙ
SILICON

На него се пада около 20% от масата на лунните минерали. Ключов е за производството на соларни панели, за стъкло за куполи, фибровлакна и други.

About 20% of the mass of lunar minerals is silicon. It is key to the production of solar panels, glass for domes, fiberglass and more.

РЕДКИ ЗЕМНИ ЕЛЕМЕНТИ
RARE EARTH ELEMENTS

Напук на името си, те се срещат и на Луната, и то в немалки количества. Тези 17 метала се използват във всичко от електромобили и вятърни турбини до битова електроника и сателитни комуникации. На Китай се пада 95% от световното производство.

Despite their name, they are also found on the Moon, and in considerable quantities. These 17 metals are used in everything from electric cars and wind turbines to consumer electronics and satellite communications. China accounts for 95% of world production.

ХЕЛИЙ-3
HELIUM-3

На Земята хелият се среща предимно в изотопа хелий-4. На Луната обаче има поне 1 милион тона хелий-3, депозиран там от слънчевия вятър. В сенчестите райони концентрацията му може би достига 50 части на милиард, докато на Земята е най-много 7.2 части на трилион. Още не сме овладели напълно използването му като енергоизточник, но ако това стане, количествата на Луната са достатъчни за столетия напред.

On Earth, helium is found primarily in the isotope helium-4. However, the Moon has at least 1 million tons of helium-3 deposited there by the solar wind. In shadow regions, its concentration is perhaps as high as 50 parts per billion, while on Earth it is at most 7.2 parts per trillion. We have not yet fully mastered its use as an energy source, but if we do, the quantities on the Moon are sufficient for centuries to come.

MOON WARS

After half a century of oblivion, the moon is suddenly the object of feverish interest from countries and corporations alike. Maybe because it hides a power source for the next 10,000 years

By KONSTANTIN TOMOV / Photography iSTOCK

On July 20, 1969, at 22:17 Bulgarian time, came the culmination of perhaps the most inspiring race in the history of mankind: the lunar module Eagle, with Neil Armstrong and Buzz Aldrin on board, landed on the Moon. The race to be the first to set foot on Earth's satellite was for prestige, for military supremacy, to prove whose political system was better - but above all, it was a race born of idealism and the desire to prove that the homeworld was no longer a frontier for man. Six hours later, Armstrong descended the ladder of the Eagle and for the first time, a human set foot on another celestial body. This was to be the beginning of a whole new era of space conquest. But the new era turned out to be short: it lasted only three years and four months. On December 14, 1972, Eugene Cernan and Harrison Schmitt took their final steps on the lunar surface and returned to Earth, ending the Apollo program. Since then, for 51 years now, the man has been content to stay at home. But that will change very soon.

INTEREST IN THE MOON, WHICH HAD DIED DOWN in the economic difficulties of the 1970s and the denouement of the Cold War in the 1980s, is now reawakening on an unprecedented scale. A new space race is now underway: no longer only between countries, but also between private corporations. According to the European Space Agency, in the remaining 7 years until 2030, no less than 100 different missions to the Moon are planned, including at least three with a human crew. What drives the new race for space, however, is no longer idealism, but greed. Or, let's put it more politely, the need for resources. The Moon is attractive in two ways. First, it is the required staging area for flights to

the other planets of the Solar system - a base where ships can load and take off without the pain of overcoming Earth's gravity and atmosphere. And second, the Earth's satellite hides rich resources - including those that will be key in the next century. It is already becoming clear to us that the Earth's supply of some vital raw materials for the "green transition" may simply not be enough. Or, in quite a few cases, they are under the political control of a state on which the rest would not want to depend. The answer to both problems may lie on the moon.

THE IDEA OF RICHES HIDDEN THERE is not new, of course. Numerous science fiction writers have predicted today's race in astonishing detail - starting with Arthur Clarke and his "Earthlight" a full seven decades ago. There are only two major differences between the conflict Clarke describes and what may happen in the years to come: it involved heavy metals, while now the intrigue revolves around the second lightest element in the universe. Also, in "Earthlight" the dispute is between the centralized Earth and its loose colonies on the other planets. Today, the potential battle is between the US, China and India on the one hand, and between governments and private corporations, on the other.

The number of people who have set foot on the lunar surface remains unchanged: 12 men who did so between 1969 and 1972. However, the number of robotic missions to the moon has exploded in recent years. China already has a permanent presence in lunar exploration: two orbital missions in 2007 and 2010, then the successful landing of Chang 3 in 2013, the first-ever landing on the Dark Side in 2019, and the triumph of Chang 5 in 2020, which managed not only to

land on the moon but also to bring back samples. The launch of Chang 6, scheduled for May this year, will do the same, but on the Dark Side. All these are just preludes to the main goal: to send Chinese astronauts there by 2030 at the latest. NASA chief Bill Nelson recently expressed doubts that this will be possible in such a time frame. But the plans of NASA itself are not developing quite smoothly either. After countless delays (and swelling costs from an expected \$35 billion to over \$96 billion), the Artemis program finally launched successfully in late 2022, but only with a flyby of the Moon. The next mission, planned for 2025, will again be a flyby, but this time with a crew. The manned Artemis 3, scheduled for September 2026, should make a landing on the Moon. And for Artemis 11, scheduled for 2035, remains to complete the equipment of the first lunar base.

But the competition is far from just two-sided. In August 2023, India became the fourth country to set foot on the moon (via the Chandrayaan-3 robotic probe, at the cost of the season's selection of a football team of the calibre of Chelsea). Delhi then announced its next goal: sending a manned mission to the mysterious lunar South Pole, no later than 2040. In January of this year, Japan also became a "moon" nation after the successful landing of the SLIM mission. The Japanese are negotiating with NASA to send a representative on future Artemis crews.

BULGARIA ALSO PARTICIPATES IN THE RACE for the moon as a partner of the European Space Agency (ESA). The country signed the plan to join the agency in 2016 but is not yet an associate member (Romania, whose rulers place more importance on space research, has been a full

member since 2011). However, Bulgarian scientists are working on the Argonaut project for a European lunar module that will start delivering cargo to the moon from 2030 onwards. Israel, South Korea, and the United Arab Emirates are also showing increased interest in lunar exploration. The first private, corporate missions are already a fact: China's M3000 flew around the moon in 2014, and on February 22 of this year, Intuitive Machines IM-1 successfully landed its Odysseus probe near the Malapert-A crater. The IM-1 overtook its rival Astrobotic after the American company's vehicle suffered a launch defect. Australian company Hex20 has partnered with India's Skyroot Aerospace and Japan's ispace, and is planning a second private moon landing later this year.

Why did the "boring" Moon now suddenly become so attractive? We now know for sure that there is water there: a key condition not only for creating permanent lunar bases but also a major fuel for the eventual conquest of the Solar System in the future. In addition, the Moon has impressive reserves of titanium, silicon, aluminium, and rare earth metals - all key for the transition to low-carbon energy. Finally, the Moon holds perhaps the greatest promise in the field of energy: helium-3.

WHAT IS HELIUM-3? IT IS A LIGHT, STABLE ISOTOPE of helium that contains two protons and one neutron in its nucleus (Helium-4, the most common on Earth, has two protons and two neutrons). This unusual structure

means that in helium-3 the nuclear fusion reaction takes place aneutronically: or, to put it more simply, no radiation is released. This isotope is rare on Earth but significantly more abundant on the Moon. In fact, the amounts there are enough "to meet all of humanity's energy needs for the next 10,000 years," Ouyang Ziyuan, the chief scientist of China's lunar program, recently announced. In the sensational fantasy film "Moon", Sam Rockwell's character mined helium-3 in the lunar base.

Of course, Ouyang's words are extremely optimistic: we still haven't learned how to make energy through nuclear fusion. So far, humanity has mastered only two ways to achieve it. One, with tokamaks or so-called "fusors", still absorbs more energy than it produces. The other is in the explosion of a hydrogen bomb. But scientists are making progress on the road to unlimited energy. In 2022, at the Livermore Laboratory in California, they took the first key step toward containing the nuclear reaction so that it would eventually not need additional energy to proceed. When the last step is taken, lunar helium-3 will become the most valuable raw material for mankind.

However, it would be good to have resolved the question of who has rights to it by then. Just like in Arthur Clarke's novel, ownership of the Moon today is a very vague concept.

THE 1967 OUTER SPACE TREATY emphasizes that "space is not subject to national appropriation through claims of sovereignty" (Bulgaria is one of the founders of this treaty). But there are too many loopholes in it, and since 1967 various other regulations have been adopted, which are contrary to this treaty. Such as the US-initiated

Artemis Agreements that govern the right of individual nations to establish "safety zones" on the Moon (China and Russia, however, are not party to these agreements and reject them). Or the law signed by US President Barack Obama in 2015, which allows US citizens the right to own resources mined in space. Hundreds of private companies are currently investing in lunar research and technology, expecting to get a serious return. It won't be easy to explain to them that "the cosmos belongs to all".

"IT IS HARD TO IMAGINE HOW, given the potential riches that await us there, states and private companies will not claim ownership," Tim Marshall, the acclaimed author of "Prisoners of Geography," wrote in an op-ed for The Times. His latest book, "The Future of Geography: How Power and Politics in Space Will Change Our World" is dedicated to these problems. In it, Marshall comes to the unfortunate conclusion that, in the short term, most countries will not benefit at all from our progress in space. In total, about 80 countries in the world have some sort of space presence - among them Bulgaria. But only a few - the US, China, Japan, India and the EU - have real access to outer space. Against this background, Bulgaria's full membership in ESA seems an important strategic goal - although we have not heard anyone even mention it in Bulgarian political life. In the coming years, there will be key dialogues about the future of space, and it's good not to just be passive observers. "Either way, we need new laws to regulate this (space exploration)," writes Tim Marshall. "The moon's surface may look akin to a desert, but it could become a jungle." ■

ENERGY OF TOMORROW

събитие на investor.bg

28.03. | INTER EXPO CENTER

INVESTOR
MEDIA **PRO**

ЗЕЛЕНА ЕНЕРГИЯ И РЕГУЛАЦИИ | НОВИ ТЕХНОЛОГИИ И ЕНЕРГИЙНА ЕФЕКТИВНОСТ
БАВНОТО ОТВАРЯНЕ НА ЕНЕРГИЙНИЯ ПАЗАР | ESG

Генерален партньор:





ЦКБ Сила
пенсионноосигурително
акционерно дружество

С грижа за Вас!



ИЗБЕРИ ПОАД „ЦКБ-СИЛА“: ПЪРВОТО РЕГИСТРИРАНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г. КЪМ 31.12.2023 Г. – С НАД 403 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И НАД 2 МИЛИАРДА ЛВ. УПРАВЛЯВАНИ НЕТНИ АКТИВИ В ПЕНСИОННИТЕ ФОНДОВЕ (ДАННИ НА КФН: [WWW.FSC.BG](http://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.*

С грижа за Вас!

1113 София, бул. Цариградско шосе 87, Клиентски център - тел.: 0700 11 322, e-mail: office@ccb-sila.com, www.ccb-sila.com

СПОМЕН ЗА "МАЛКАТА СТЪПКА"

55 години след лунното кацане на Eagle, то си остава вероятно най-забележителното постижение на човечеството

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография NASA

На 20 юли 1969, осем години след историческия апел на Кенеди, синът на счетоводител от Охайо Нийл Армстронг стъпи на повърхността на Луната и промърмори паметното "Малка стъпка за човека, голям скок за човечеството" (по ирония първите думи, изречени на друг свят, бяха с граматическа грешка - развълнуваният Нийл пропусна задължителния определителен член - *one small step for a man...*). Преди това няколкостотин души в контролния център в Хюстън бяха затаили дъх почти до задушаване, защото лунният модул Eagle се бе насочил доста отвъд предварително определената точка за кацане, така че накрая на Армстронг и партньора му Бъз Олдрин им оставаше гориво за едва 45 секунди. Олдрин провери състоянието на двигателя, после Армстронг докладва до Земята: "Хюстън, тук база Море на спокойствието. Eagle кацна". В този момент сърцето на този пословично студенокръвен мъж беше със 156 удара в минута.

ПОСЛЕ ДВАМАТА ИЗЛЯЗОХА ОТ МОДУЛА - Нийл с двайсетина минути аванс - и в продължение на два часа и половина

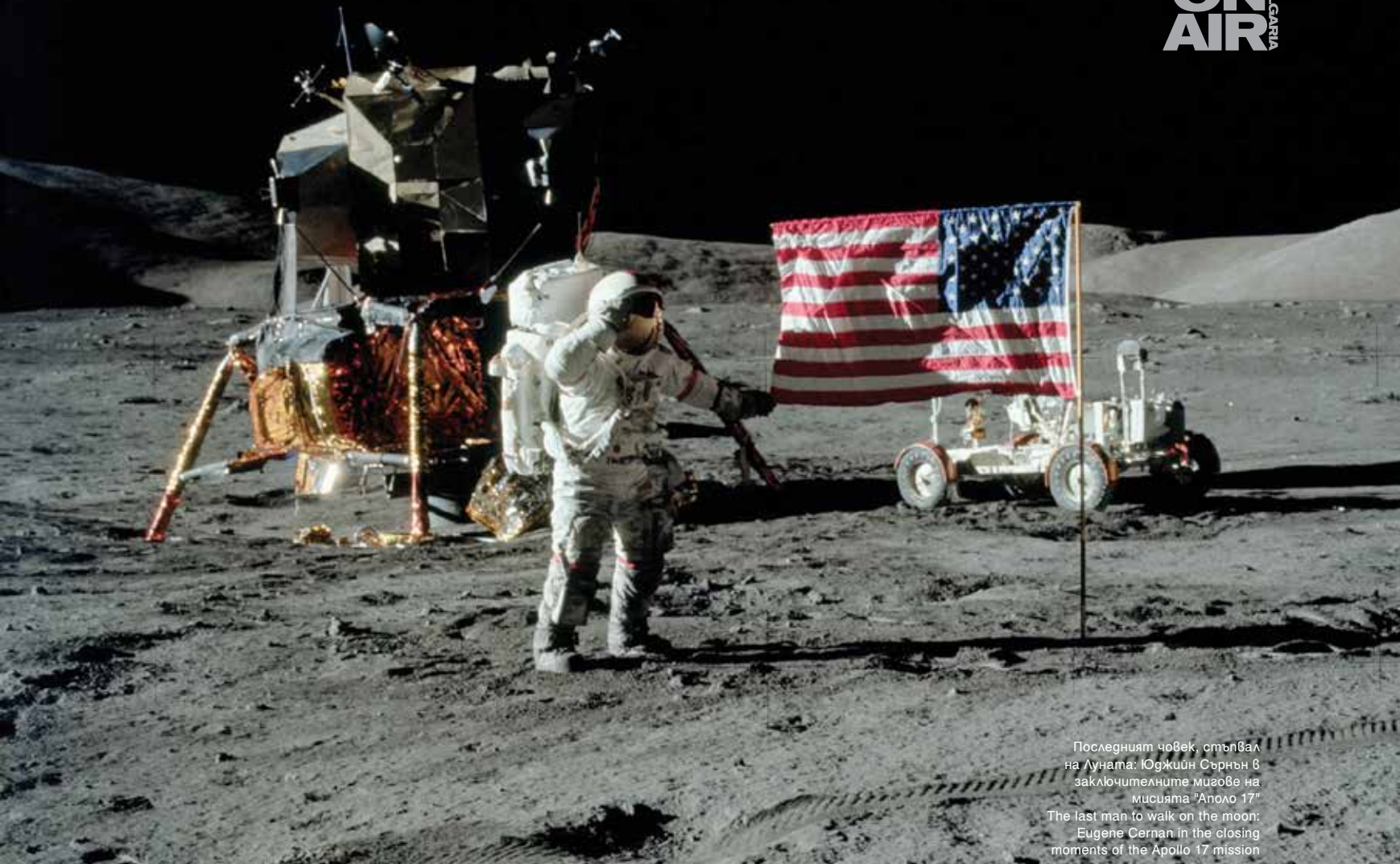
подскачаха налудничаво насам натам около забития с мъка в коравата почва американски флаг. Шестстотин милиона души ги гледаха пряко по телевизията - абсолютен рекорд чак до 1981, когато сватбата на лейди Даяна и принц Чарлс го подобри със 150 милиона (толкова за "най-забележителното постижение на човечеството"). Дори в България, където БНТ по обясними причини пропусна събитието, прекъсна прожекции в кината, за да съобщят новината.

Разбира се, освен тези общогостъпни факти годишнината възкреси и някои позабравени детайли. Примерно, че Бъз Олдрин, който в бурния си живот смени половин гузина религии, след кацането прочел една кратка протестантска молитва и използвал специалния "мобилен набор за причастяване" - ампула с вино и малка вафличка. Макар да остави историческата "малка стъпка" на Армстронг, за Олдрин остана неоспоримата чест да е първият човек, уринирал на Луната (в специален резервоар на скафандря), а също и първият, спал там - Армстронг призна, че в седемте часа, предвидени за отгих преди излитането, не могъл да мигне заради светлините в Eagle.

САМОТО ИЗЛИТАНЕ, КАКТО СЕ ОКАЗВА, Е БИЛО НЕСРАВНИМО по-граматично, отколкото бе представено пред споменатите 600 милиона зрители. Двигателите, които трябвало да отделият Eagle от лунната повърхност и да го откарат обратно до кораба-майка Columbia, никога не били изпитвани в реални условия. Минимална повреда или банална грешка в изчисленията щяла да обрече двамата космонавти на мъчителна смърт от задушаване.

Самият Армстронг признава, че оценявал шансовете за успешно връщане на 50 процента, а президентът Никсън имал предварително приготвено траурно обръщение, ако Eagle не успее да излети. На всичкото отгоре в решителния миг Нийл твърде силно гръпнал лостчето за запалване на двигателя и го счупил, та се наложило да затварят веригата с помощта на химикалка. Все пак всичко минало благополучно. За огромно успокоение на очакващия ги в окололунна орбита трети член на мисията Apollo 11 - Майкъл Колинс.

"ПРЕЗ ЦЯЛОТО ВРЕМЕ СЕ СТРАХУВАХ, че нещо ще се случи и аз ще трябва да се върна сам на Земята - разказваше по-



Последният човек, стъпвал на Луната: Юджийн Сърнън в заключителните мигове на мисията "Аполо 17"
The last man to walk on the moon: Eugene Cernan in the closing moments of the Apollo 17 mission

късно Колинс. - Знаех, че това ще ме направи белязан за цял живот". Всъщност случи се точно обратното - Майкъл бе благополучно забравен. Не му помогна нито специалното писмо на легендарния авиатор Чарлс Линдберг ("... вие сте изпитал самота, непозната досега на човека"), нито песента, която британските рокгитозаври Jethro Tull му посветиха ("I'm left behind / When I should have been there / Walking with you"). Третият участник в най-грандиозното пътешествие, предприемано някога, потъна в забвение. Впрочем двамата му колеги също не извлякоха особена полза от гарантираното си място в историята. Армстронг, верен на затворения си характер, категорично отказа да се примири със статута на знаменитост.

Човекът, когото съдбата нареди до фигури като Колумб, Амундсен и Хилъри (а може би и пред тях), спокойно можеше да последва примера на колегите си Джон Глен и Харисън Шмит и да стане сенатор; можеше да бъде посланик на НАСА или телевизионна знаменитост. Вместо това Нийл предпочете скромен и изолиран живот като преподавател в Синсинати, отбивайки старателно всяка проява на внимание от медиите.

Самият Армстронг признава, че оценявал шансовете за успешно връщане на 50 процента, а президентът Никсън имал предварително приготвено траурно обръщение, ако Eagle не успее да излети. На всичкото отгоре в решителния миг Нийл твърде силно дръпнал лостчето за запалване и го счупил

КОЛКОТО ДО ОЛДРИН, ТОЙ ОПИТА ДА СЕ НАСЛАДИ НА СЛАВАТА, но много бързо се огъна под тежестта ѝ - кариерата му се срива, после и личният живот (два набързо разтурени брака). Накрая вторият човек на Луната си изкарваше хляба, като продаваше кадилаци, и бе принуден редовно да посещава сбирките на Анонимните алкохолици. Отучването от вредните навици му отне десетилетия, но днес Олдрин отново е примерен гражданин. Само че в никакъв случай не се е укротил, както доказва записаното наскоро съвместно рап-парче с изтъкнатия хулиган Snoop Dogg (както се пошегува един коментатор, "една огромна стъпка за човека, особено на такава възраст"). Впрочем съдбата на Олдрин в никакъв случай не е изолиран случай. В навечерието на годишнината BBC показа любопитен документален филм, наречен "Жените на Apollo". Оказа се, че от десетимата женени участници в програмата седем са се развели - логична развръзка, като се има предвид, че съпрузите непрекъснато отсъствали, при редките си завръщания у дома заспивали на масата за вечеря, и като капак били преследвани от повече почитателки дори и от рокзвездите. ■

REMEMBERING "THE SMALL STEP"

55 years after Eagle's moon landing, it remains arguably mankind's most remarkable achievement

By KONSTANTIN TOMOV / Photography NASA

On the 20 July 1969, eight years after Kennedy's historic appeal, Neil Armstrong, the son of an accountant from Ohio set foot on the surface of the moon and uttered the memorable line: "One small step for man; one giant leap for mankind (ironically, the first words ever said from outer space were grammatically incorrect – excited, Armstrong missed the obligatory article – as in one small step for a man...). Prior to that several hundred people in the command centre in Houston had been holding their breaths almost to the point of suffocating because the Eagle lunar module was headed far beyond the calculated landing spot, so that at the end Armstrong and his partner Buzz Aldrin had fuel enough for only another 45 seconds of flight. Aldrin checked the engine and Armstrong reported to Earth: "Houston, Tranquillity Base here. The Eagle has landed." At this moment, the heart of this proverbially cold-blooded man was beating at 156 beats per minute.

THEN THE TWO OF THEM EMERGED FROM THE MODULE – Armstrong some 20 minutes earlier – and over the course of the next two

and a half hours jauntily skipped here and there around the American flag, which had been fixed in the hard soil with supreme effort. Some 600 million people watched the live footage on TV – a figure that remained an absolute record until 1981, when the marriage of Prince Charles and Lady Diana Spencer captured the attention of a further 150 million viewers (so much for the "most remarkable achievement of mankind"). Even in Bulgaria, where Bulgarian National Television predictably missed the event, movies were interrupted in cinema theatres and the news was aired.

Other than these facts, not unknown to the general public, the 40th anniversary of Appolo 11 revived some forgotten details. For example, that Buzz Aldrin, who has embraced some five to six different religions during his turbulent lifetime, read a short Presbyterian prayer, and used the special 'mobile Holy Communion service set' – a glass tube of wine and a small wafer– upon landing.

Although leaving the historic 'small step' for Armstrong, Aldrin was indisputably honoured to be the first man to urinate on the moon (in a special tank in his space suit), and also the first man to

sleep there – Armstrong confessed that in the seven hours set aside for rest before taking off he couldn't sleep at all due to the lights inside Eagle.

THE TAKE-OFF ITSELF, IT TURNED OUT, WAS INCOMPARABLY MORE DRAMATIC

than the aforementioned 600 million viewers were allowed to see. The engines that were supposed to detach Eagle from the lunar surface and take her back to the mother ship, Columbia, had never been tested for real. A minor failure or a trivial mistake in the calculations would have condemned the two astronauts to a painful death by suffocation.

Armstrong himself confessed that he had estimated his chances of a successful return at 50 percent, and President Nixon had a ready memorial service note, prepared in case Eagle was not able to lift off. To cap it all, Armstrong broke the lever that was to start the engines at the crucial moment by pulling it too hard, so the pair had to close the circuit using a pen. In the end, however, it all went well – a big relief for the third member of the Apollo 11 mission, Michael Collins, who was waiting for the other two astronauts in lunar orbit.

Нийл Армстронг, Майкъл Колинс
и Едуин "Бъз" Олдрин
Neil Armstrong, Michael Collins
and Edwin 'Buzz' Aldrin





“I WAS SCARED THAT SOMETHING WAS GOING to happen and I would have to return to Earth alone,” Collins later commented. “I knew it would stain me for good.” In fact, just the opposite happened – Collins was safely forgotten. Nothing could help him – not even the thoughts once penned by the legendary aviator Charles Lindbergh in a letter (“You were alone in a way that no earthling has ever been before...”), nor the song that the British rock dinosaurs Jethro Tull dedicated to him: “I’m left behind / When I should have been there / Walking with you”. The third participant in the most grandiose voyage ever taken was consigned to oblivion. Ultimately, his two colleagues did not cash in on their reserved place in history either. Armstrong, true to his closed character, chose not to accept the status of celebrity. The man, whom fate placed next to (or perhaps even before) figures like Columbus, Amundsen and Hillary, could easily follow the wake of his colleagues John Glen and Harrison Schmitt and become a senator; he could have become a NASA ambassador or a TV star. Instead, Armstrong chose a modest and isolated life as a teacher in Cincinnati, where he carefully avoided any gesture of attention by the media.

A minor failure or a trivial mistake would have condemned the two astronauts to a painful death by suffocation. Armstrong himself estimated his chances of a successful return at 50 percent, and President Nixon had a ready memorial service note, prepared in case Eagle was not able to lift off.

As for Aldrin, he tried to enjoy the fame, but was soon bent by its weight; his career and personal life collapsed (he left two quickly-dissolved marriages in his wake). Finally the second man to set foot on the Moon made his living by selling Cadillacs and was forced to attend regular AA sessions. His struggle against unhealthy habits took him decades, but today Aldrin is an upstanding member of society once more. He has shown he is far from being tamed, however, as proven by the recorded hip-hop song with famous hooligan Snoop Dogg (as one commentator joked: “a giant leap for the man... especially at this age”).

IN FACT ALDRIN’S DESTINY WAS NOT UNIQUE.

On the eve of the 50th anniversary, the BBC aired a curious documentary entitled *Apollo Wives*. It turned out that seven out of the 10 participants in the programme got divorced – a logical outcome, bearing in mind that the spouses were always away from home, and upon their rare trips home, they were prone to falling asleep at the dinner table. To cap it all, they were continually pursued by female admirers – far more than any rock star of the era. ■



ДВАНАЙСЕТТЕ НА ЛУНАТА

Нийл АРМСТРОНГ. Първият човек на Луната (участвал в мисиите Gemini VIII и Apollo 11). Роден в Охайо през 1930, дипломира се като самолетен инженер, участва като пилот в Корейската война (78 полета). Присъединява се към NASA през 1962. През 1971 се оттегля и става преподавател в Университета на Синсинати. Работил е за Chrysler и още няколко големи индустриални компании. Почина през 2012.

Едуин "Бъз" ОЛДРИН. Вторият човек на Луната (Gemini XII и Apollo 11). Роден през 1930 в Ню Джърси. Участвал е в 66 бойни полета в Корея, командвал е атомен бомбардировач. Постъпва в NASA през 1963. През 70-те изпада в депресия и се пристрастява към алкохола.

Пийт КОНРАД. Третият човек на Луната (Gemini 5, 11, Apollo 12 и Skylab 4). Като ученик страдал от дислексия, но успял да получи пилотски лиценз, още преди да завърши гимназия. Приет в NASA през 1962. След Apollo дълги години работи в авиационната индустрия. Умира през 1999 в мотоциклетна катастрофа.

Алън БИЙН. Първият художник, кацал на Луната (Apollo 12 и Skylab 3). Роден през 1932 в Тексас, завършва авиоинженерство, приет в NASA през 1963. През 1981 напуска и се отдава на рисуване. Почина през 2018.

Алън ШЕПАРД. Първият американец в космоса и първият човек, играл голф на Луната (Freedom 7, Apollo 14). Роден през 1923, прави кариера като военен пилот-изпитател, преди да го изберат за космическата програма. През 1961 Гагарин го изпреварва с по-малко от месец. Шепард е и най-старият човек, стъпвал на Луната - на 47. Умира от левкемия през 1998.

Едгар МИЧЪЛ. Шестият човек на Луната (Apollo 14). Роден в Тексас през 1930, изкарва пилотски лиценз едва 14-годишен. Прехвърля се от

военновъздушните сили в NASA през 1966. После се посвети на изследването на НЛО и други феномени. Почина през 2016.

Дейвид СКОТ. Шофьорът на първия управляем луноход (мисии Gemini VIII, Apollo 9 и Apollo 15). Роден в Тексас през 1932, завършва военната академия West Point с отличие. В NASA от 1966.

Джим БЪРУИН. Осмият човек на Луната (Apollo 15). Роден през 1930 в Пенсилвания. Самолетна катастрофа през 1961 едва не му коства единия крак, но не го отказва от летенето. Твърди, че на Луната почувствал Божието присъствие, и посвещава годините си след това на издирвания на Ноевия ковчег. Умира през 1991 от инфаркт.

Джон ЙЪНГ. Рекордърът по полети с различни кораби (Gemini 3, Gemini 10, Apollo 10, Apollo 16, STS-1 и STS-9). Държи и рекорда за най-спокоен пулс при излитане от Земята - 70 удара в минута. Командир на първия полет на космическата совалка. Роден е в Калифорния през 1930. Почина през 2018.

Чарли ДЮК. Командващият наземната контрола при кацането на Армстронг и Олдрин, после сам стъпва на Луната (Apollo 16). Роден през 1935 в Сев. Каролина. Като военен пилот е извършвал секретни разузнавателни полети над Източна Европа. След лунната си експедиция става проповедник.

Юджийн СЪРНАН. Последният човек, стъпвал на Луната (Gemini 9, Apollo 10, Apollo 17). Роден в Чикаго през 1934. Постъпва в NASA през 1963. След пенсионирането си се занимава с частен бизнес. Почина през 2017.

Харисън ШМИТ. Единственият геолог, посещавал Луната (Apollo 17). Роден в Ню Мексико през 1935, той е единственият от "лунната дузина", който не е бил военен. Оттегля се от NASA през 1975 и отслужва един мандат като сенатор от родния си щат. ■

THE MOON'S TWELVE

Neil ARMSTRONG. The first man on the moon (participated in the Gemini VIII and Apollo 11 missions). Born in Ohio in 1930, graduated as an aircraft engineer, and participated as a pilot in the Korean War (78 flights). He joined NASA in 1962. In 1971 he retired and became a professor at the University of Cincinnati. He worked for Chrysler and several other large industrial companies. He died in 2012.

Edwin "Buzz" ALDRIN. The second man on the moon (Gemini XII and Apollo 11). Born in 1930 in New Jersey. He participated in 66 combat missions in Korea and commanded an atomic bomber. He joined NASA in 1963. In the 1970s, he fell into depression and became addicted to alcohol.

Pete CONRAD. The third man on the moon (Gemini 5, 11, Apollo 12 and Skylab 4). As a student, he suffered from dyslexia but managed to obtain a pilot's license before graduating from high school. Joined NASA in 1962. After Apollo, worked in the aviation industry for many years. Died in 1999 in a motorcycle accident.

Alan BEAN. The first artist to land on the moon (Apollo 12 and Skylab 3). Born in 1932 in Texas, graduated in aeronautical engineering, and joined NASA in 1963. In 1981 left and devoted himself to painting. Died in 2018.

Alan SHEPPARD. First American in space and the first man to play golf on the moon (Freedom 7, Apollo 14). Born in 1923, had a career as a military test pilot before being selected for the space program. In 1961, Gagarin beat him by less than a month. Shepard is also the oldest person to walk on the moon - at 47. He died of leukaemia in 1998.

Edgar MITCHELL. The sixth man on the moon (Apollo 14). Born in Texas in 1930, he earned his pilot's license when he was only 14 years old. He transferred from the Air Force to NASA in 1966. He then devoted himself to the study of UFOs and other phenomena. He died in 2016.

David SCOTT. The driver of the first manned lunar rover (Gemini VIII, Apollo 9 and Apollo 15 missions). Born in Texas in 1932, graduated from West Point Military Academy with honours. At NASA since 1966.

Jim IRWIN. The eighth man on the moon (Apollo 15). Born in 1930 in Pennsylvania. A plane crash in 1961 nearly cost him one of his legs, but it didn't stop him from flying. He claims that he felt God's presence on the moon, and devoted his years after that to searching for Noah's ark. He died in 1991 from a heart attack.

John YOUNG. The multi-ship flight record (Gemini 3, Gemini 10, Apollo 10, Apollo 16, STS-1 and STS-9). He also holds the record for the calmest heart rate when taking off from Earth - 70 beats per minute. Commander of the first space shuttle flight. He was born in California in 1930. He died in 2018.

Charlie DUKE. Ground control commander for the Armstrong and Aldrin landings then stepped on the moon himself (Apollo 16). Born in 1935 in North Carolina. As a military pilot, he carried out secret reconnaissance flights over Eastern Europe. After his lunar expedition, he became a preacher.

Eugene CERNAN. The last man to walk on the moon (Gemini 9, Apollo 10, Apollo 17). Born in Chicago in 1934. Joined NASA in 1963. After retirement engaged in private business. He died in 2017.

Harrison SCHMITT. The only geologist to visit the moon (Apollo 17). Born in New Mexico in 1935, he is the only one of the "Moon Dozen" who was not in the military. He retired from NASA in 1975 and served one term as a senator from his home state. ■



София | бул. Симеоновско шосе 14
www.natuzzi.com/bg

NATUZZI
ITALIA



НОВИ КРИЛЕ, НОВИ ПРИКЛЮЧЕНИЯ

Полет от ново поколение с Airbus A220



ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ



www.air.bg

COMPASS

I N V E S T

Your personal investment advisor

Your life goals...

To preserve and grow your wealth

To save for your child's education

To support your loved ones

Retirement planning



Investing in your future, guided by our expertise!



 YANGWANG



СЛЕД КАТО УГАСНАТ СВЕТАЛИНИТЕ

Големите автомобилни салони бяха сред най-бляскавите събития за публика в Европа. Възможно ли е днес да сме свидетели на края им?

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография GIMS



След петгодишна пауза автосалонът в Женева - може би най-престижното автомобилно събитие в Европа - най-сетне се завърна. Но показателен за състоянието на автомобилните изложения в наши дни бе фактът, че най-интересните коли в Женева... бяха на почти век.

ЗА ЧОВЕК, ПРИСЪСТВАЛ НА НЯКОЕ ОТ ИЗДАНИЯТА ДО 2019, последното изло-

жение в центъра Palexro би предизвикало истински шок. От някогашните четири зали на автосалона сега бяха останали две половинки. В едната бяха събрани всички нови премиери тази година - доста оскъден брой, защото с пълноценни щандове в Женева участваха само пет автомобилни марки: Dacia и Renault, които са част от една и съща група, китайските BYD и MG Motors, и американският производител на електромобили Lucid. ▶

► Имаше едно малко възгълче за пикапите на Isuzu, и няколко щанда на малки компании за тунинг или малки електрически превозни средства.

В другата половина бе най-голямата атракция тази година - една впечатляваща колекция от класически автомобили от зората на XX век до 70-те години, и няколко от най-впечатляващите суперколи в добавка. Възможността да видите отблизо смайващо рядък Maybach Zeppelin DS8, цели две Bugatti 41 Royal, Porsche 959, McLaren F1 GTR или Ferrari LaFerrari вероятно бе достатъчно оправдание за цената на билетите. Но не и достатъчен магнит за публиката: очакванията бяха за около 200,000 посетители в седемте дни на изложението. Всъщност дойдоха малко под 168,000 души. За сравнение през 2019, в последната година преди пандемията, посетителите бяха доста над 600,000. Десетилетие по-рано надхвърляха 750,000. За хората, които отгадна прокуват неизбежния край на автомобилните изложения, това е окончателното потвърждение на тезата им.

ЖЕНЕВСКИЯТ АВТОСАЛОН, ПРОВЕДЕН ЗА ПРЪВ ПЪТ през 1905 година, без съмнение е най-престижното автомобилно изложение на планетата - може би отстъпващо по мащаби на Токио, Пекин, Детройт, Париж или Франкфурт, но по традиция предпочитано за най-важните премиери, особено във високите пазарни сегменти. Дори при видимия отлив от другите автосалони в края на миналото десетилетие, Женева продължаваше да привлича достатъчно изложители чак до 2020, когато салонът бе отменен заради Covid-19. Доминиращото мнение в индустрията бе, че останалите големи автосалони в Европа може и да изчезнат, но Женева ще остане.

Но после дойде второ отлагане през 2021, после - трето и четвърто. Междувременно силно затрудненият финансово организатор трябваше да приеме помощта на катарски инвеститори, които се опитаха през 2023 да преместят изложението в Доха (най-новата фикс идея на петролните държави от Арабския полуостров, подхранвана от рекордните им приходи в последните години, е да се превърнат във водещи туристически дестинации). При това положение не е чудно, че когато най-после се върна в традиционния си дом Palexro, Женевският автосалон не успя да предизвика особен интерес у изложителите.

ПОЛОЖЕНИЕТО С НЯКОГАШНИТЕ МУ КОНКУРЕНТИ не е кой знае колко по-го-



бро. Автосалонът в Париж бе в лошо състояние още преди Covid, с постоянно намаляващ брой на изложителите. Изданието от 2022, пропуснато дори от някои от френските компании, бе тъжна гледка. В Германия Франкфуртският автосалон приключи още през 2019 - резултат на намаляващи посетители, постоянно растящи цени на изложбените площи и все по-агресивни протестни акции от "природозащитници". Заради всички тези фактори VDA - браншовата организация на германската автомобилна индустрия, която организираше изложението - реши да го премести в Мюнхен. Но форматът там е коренно различен: "изложбената" част е насочена най-вече към бизнес контакти между отделните компании и не привлича

кой знае колко публика. Повечето премиери са изнесени на различни локации из самия град. Вместо да чакаме публиката да идва при нас, ние отиваме при публиката: така обясниха новата си концепция от VDA. Поне засега, формулата работи - или, най-малкото, изложителите изглеждат доволни от нея. Но в "отиването при публиката" има и една специфика: в миналото хората, които идваха на автосалоните, бяха изцяло заинтересована аудитория - автомобилни фенове и потенциални купувачи. Докато хората, събрали се да позаяпат атрактивната премиера на Mercedes на централния площад в Мюнхен, не се интересуват непременно от автомобили. "Много малко от големите автосалони все още имат смисъл", коментира Щефан

Братцел, основател на консултантската компания Center of Automotive Management, пред SWI. "Шанхай и Пекин, бих добавил тук и Мюнхен".

Извън тези три изложения, смята Братцел, форматът на автомобилния салон вече не съответства на времената, в които живеем. Производителите търсят други формати, за да рекламират продуктите си. "Разходите за автосалони са високи, а ползите от тях не съответстват на сумите",

ПОСЛЕДНОТО СЪОБРАЖЕНИЕ може би вече се отнася дори и за Софийския автомобилния салон. Цените на изложбените площи за тазгодишното издание, планирано за октомври, са поскъпнали с доста над 50% спрямо тези от 2022, оплакват се хора от индустрията. Един от най-атрактивните за публиката изложители - BMW Group - вече официално се отказва от участие. От българското представителство вярват, че със средствата, които би им струвало участието в салона, могат да предложат на публиката множество разнообразни възможности за запознаване с новите продукти на компанията - изцяло под неин контрол и без да се съобразява с организаторите и с други изложители.

ТОВА ИЗГЛЕЖДА КАТО НАЧАЛОТО НА ПРОЦЕСА, през който вече минаха Франкфурт и Париж: непрекъснатото увеличаване на финансовите претенции на организаторите, без да предложат нищо допълнително в замяна, отблъсна изложителите и ги подтикна да се справят сами. "Преди години автомобилът се свързваше със статус и стил. Това обаче се променя много динамично", смята Братцел. "Маркетингът трябва да се адаптира. За някои клиенти, нещата вече опират само до базова мобилност. После идва по-високият сегмент - там трябва да спонсорираш състезания по голф, тенис, ветроходни регати, за да засилваш профила на бранда си. На големите автосалони много марки стават невидими, и затова вече си търсят свои собствени платформи". "Аз съм уверен в актуалността и нуждата от Женевския автомобилния салон", заявя президентът на организационния комитет Александър дьо Сенарклан след края на изложението. "Като отчетем огромната роля на автомобила в нашето общество - днес и утре - индустрията се нуждае от обединяваща платформа, за да се свърже с публиката в реалния свят". Дьо Сенарклан окачестви данните за посещаемостта на 91-ия салон като "много окуражаващи", и обяви датите за 92-ия - през февруари догодина. Но ако нещо грастично не се промени, може и да няма 93-и. ■

ПЕТ МОМЕНТА ОТ ИСТОРИЯТА FIVE MOMENTS FROM HISTORY

За последния век автосалонът в Женева е бил сцена на безброй забележителни премиери. Нека си припомним пет от най-паметните.

Over the past century, the Geneva Motor Show has been the scene of countless notable premieres. Let's recall five of the most memorable ones.

JAGUAR E-TYPE, 1961

"Най-красивата кола в света", по признанието на самия Енцо Ферари. По всяка вероятно дебютът на Е-Туре е и най-прочутата премиера в цялата история на Женевския салон. Без да има твърде големи очаквания, шефът на Jaguar сър Уилям Лайънс е наредил на изложението да се закара само един прототип - който на всичкото отгоре се движи на собствен ход и едва стига навреме за откриването. Интересът към красивата, рекордно бърза и относително евтина кола обаче е толкова голям, че посред нощ се обаждат на Норман Дюс в Англия спешно да докара и втория прототип.

"The most beautiful car in the world", by the admission of Enzo Ferrari himself. By all accounts, the debut of the E-Type is probably the most famous premiere in the entire history of the Geneva Motor Show. Without expecting too much, Jaguar boss Sir William Lyons has ordered just one prototype to be driven to the show - which, on top of that, is self-propelled and barely makes it in time for the unveiling. However, the interest in the beautiful, record-breaking fast and relatively cheap car is so great that in the middle of the night Norman Duce is called in England to urgently bring the second prototype.

PORSCHE 917, 1969

В 3 часа и 9 минути следобед на 12 март 1969, младият Фердинанд Пиех свали покривалото от този автомобил - и изцяло промени историята на моторния спорт. Агресивният дизайн и 12-цилиндровият боксер превърнаха Porsche 917 в легенда. Помогнаха и резултатите, разбира се - през 1970 тази кола донесе на марката първата ѝ победа в Лео Ман, и вдъхнови Стив Маккуин да заснеме едноименния филм.

At 3:09 PM on March 12, 1969, young Ferdinand Piech took the hood off this car - and completely changed the history of motorsport. The aggressive design and 12-cylinder boxer turned the Porsche 917 into a legend. The results helped, of course - in 1970 this car brought the brand its first victory at Le Mans, and inspired Steve McQueen to shoot the film of the same name.

RANGE ROVER, 1970

Днес сме свикнали с идеята за големи и луксозни въездеходи - всъщност виждаме ги по цял ден. Но през 1970 това бе нещо нечувано. Понятията "офроуд" и "лукс" изглеждаха напълно несъвместими - докато не се появи първият Range Rover.

Той бе толкова успешен, че производството му продължи чак до 1996, и успя да спечели за свои клиенти британската кралица и най-големите звезди в NBA.

Today, we are used to the idea of large and luxurious SUVs - in fact, we see them all day long. But in 1970 this was unheard of. The concepts "off-road" and "luxury" seemed completely incompatible - until the first Range Rover appeared. He was so successful that his production continued until 1996, and he was able to win as customers the British Queen and the biggest stars in the NBA.

LAMBORGHINI LP500, 1971

През 1971 Lamborghini бе едва 8-годишна марка, но именно нейният прототип с невиждан дотогава дизайн събра погледите в Женева. Стотици клиенти се опитаха да капарират бъдещия сериен модел, но трябваше да чакат още над три години, преди той да се появи под формата на LP400 Countach. Но пък чакането си струваше: и го генерирал Countach е една от най-емблематичните суперколи.

In 1971, Lamborghini was only an 8-year-old brand, but it was its prototype with a never-before-seen design that caught the eye in Geneva. Hundreds of customers tried to snap up the future production model, but they had to wait over three more years before it appeared in the form of the LP400 Countach. But the wait was worth it: to this day, the Countach is one of the most iconic supercars.

MCLAREN P1 И FERRARI LAFERRARI, 2013

Два от трите най-впечатляващи хиперавтомобила на десетилетието бяха представени с по-малко от час разлика помежду си. LaFerrari и P1 си останаха главна тема за автомобилните медии през цялата година, особено след като няколко месеца по-късно се появи и последният член на тази "троица" - Porsche 918.

Two of the three most impressive hypercars of the decade were unveiled less than an hour apart. The LaFerrari and the P1 remained the main topic of the automotive media throughout the year, especially after a few months later the last member of this "trinity" - the Porsche 918 - appeared.





AFTER THE LIGHTS GO OUT

The big motor shows were among the most glamorous public events in Europe. Could we be witnessing their final days?

By KONSTANTIN TOMOV / Photography iSTOCK

After a five-year hiatus, the Geneva Motor Show - arguably the most prestigious automotive event in Europe - was finally back in 2024. But indicative of the state of motor shows these days was the fact that the most interesting cars in Geneva...were nearly a century old.

FOR A PERSON WHO ATTENDED any of the editions until 2019, the last exhibition at the Palexpo Centre would have caused a real shock. Of the former four huge halls, just two halves were now left. In one, all the new premieres of this year were collected - a rather meager number, because only five car brands participated with full-fledged stands in Geneva: Dacia and Renault, which are part of the same group, China's BYD and MG Motors, and the American manufacturer of electric cars Lucid. There was a small corner for Isuzu pickups and a few booths of small tuning companies or small electric vehicle startups.

The other half was the biggest attraction this year - an impressive collection of classic cars from the dawn of the 20th century to the 1970s, and some of the most impressive

recent supercars in addition. The opportunity to see up close a stunningly rare Maybach Zeppelin DS8, two Bugatti 41 Royals, a Porsche 959, a McLaren F1 GTR or a Ferrari LaFerrari was probably justification enough for the price of the tickets. But not enough of a magnet for the public: expectations were for around 200,000 visitors over the seven days of the exhibition. In fact, just under 168,000 people came. By comparison in 2019, the last year before the pandemic, visitors were well over 600,000. A decade earlier they exceeded 750,000. For people who have long prophesied the inevitable end of auto shows, this is the final confirmation of their point.

THE GENEVA MOTOR SHOW, FIRST HELD IN 1905, is without a doubt the most prestigious car show on the planet - perhaps inferior in scale to Tokyo, Beijing, Detroit, Paris or Frankfurt, but traditionally preferred for the most important premieres, especially in the high market segments. Even with the apparent outflow from other motor shows at the end of the last decade, Geneva continued to attract enough exhibitors until 2020, when the show was cancelled due to Covid-19. The

prevailing opinion in the industry was that the rest of the major motor shows in Europe may disappear, but Geneva will remain.

But then came a second postponement in 2021, followed by a third and a fourth. Meanwhile, the financially strapped organizer had to accept the help of Qatari investors, who tried in 2023 to move the exhibition to Doha (the latest fix idea of the oil-rich states of the Arabian Peninsula, fueled by their record revenues in recent years, is to become leading tourist destinations). It's no wonder, then, that when it finally returned to its traditional Palexpo home, the Geneva Motor Show failed to generate much interest among exhibitors.

THE SITUATION WITH ITS FORMER COMPETITORS is not much better. The Paris Motor Show was in bad shape even before Covid, with ever-dwindling numbers of exhibitors. The 2022 edition, missed even by some of the French companies, was a sad sight. In Germany, the Frankfurt Motor Show ended in 2019 - a result of declining visitors, constantly rising prices for exhibition spaces and increasingly aggressive protest actions by "environmentalists". Because of all these fac-



tors, the VDA - the association of the German automotive industry that organized the show - decided to move it to Munich. But the format there is fundamentally different: the "exhibition" part mostly aims at business-to-business contacts between companies and does not attract much of an audience. Most premieres are scattered at various locations around the city itself. Instead of waiting for the audience to come to us, we go to the audience: this is how the VDA explained their new concept. So far, at least, the formula is working—or, at the very least, exhibitors seem happy with it. But "going to the public" marks a significant change: in the past, the people who came to car shows were a completely devoted audience - car fans and potential buyers. While the people gathered to gawp at the attractive premiere of Mercedes in the central square of Munich are not necessarily interested in cars.

"Very few of the big car shows still make sense," Stefan Bratzel, founder of the consulting company Center of Automotive Management, told SWI. "Shanghai and Beijing, I would add here IAA in Munich as well". Outside of these three shows, Bratzel be-

lieves, the auto show format no longer corresponds to the times in which we live. Manufacturers are looking for other formats to advertise their products. "The costs are high, and the benefits no longer match."

THE LAST CONSIDERATION may already apply even to the Sofia Motor Show. Exhibition space prices for this year's edition, scheduled for October, have risen by well over 50% compared to 2022, industry insiders have complained. One of the most attractive exhibitors for the public - the BMW Group - has already officially withdrawn from participation. The Bulgarian representative office believes that with the funds it would cost them to participate in the show, they can offer the public many different opportunities to familiarize themselves with the company's new products - entirely under its control and without having to comply with the organizers and other exhibitors.

THIS LOOKS LIKE THE BEGINNING OF THE PROCESS that Frankfurt and Paris have already gone through: the ever-increasing financial demands of the organizers, without

offering anything extra in return, pushed exhibitors away and encouraged them to manage on their own. "Years ago, the car was associated with status and style. However, this is changing very dynamically," believes Bratzel. "Marketing needs to keep up. For some customers, it comes down to basic mobility. Then there is the upper segment - sponsoring golf, tennis tournaments and regattas to enhance the brand's profile. At the big motor shows many brands just became invisible, and some of those have been seeking out their own platforms for quite a while now."

"I am confident in the relevance and need of the Geneva Motor Show," said the president of the organizing committee, Alexandre de Senarclens, after the end of the exhibition. "Given the major importance of the automobile in our society, now and in the future, the industry needs a unifying voice and platform to engage with the public and final customers in the real world". De Senarclens described attendance figures for the 91st salon as "very encouraging" and announced the dates for the 92nd in February next year. But unless something drastic changes, there may not be a 93rd. ■

КАК DACIA СТАНА ПО-ПЕЧЕЛИВША ОТ MERCEDES

Разговаряме с Дени Ле Вон, главен изпълнителен директор на Dacia

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография КОЛЕЛА

Дени Ле Вон, Dacia се готви да разшири гамата си в нови сегменти с модели като Bigster. Докъде може да стигне това, преди да загуби икономически смисъл? Възможна ли е гама от 10 и повече модела след няколко години?

Отличен въпрос. Dacia е достъпна марка. Ние предлагаме достъпна мобилност. Не можем да предлагаме много скъпи автомобили, това не е нашата област. Онова, което правим, е да развиваме марката върху една и съща платформа. Имаме изцяло нова платформа, наречена CMF-B. Тя дебютира със Sandero преди три години, и оттогава, един по един, обновяваме всичките си останали модели вече на тази платформа. С едно удължаване получаваме Jogger - напълно различен автомобил от Sandero. Сега с ново удължаване и повдигане получаваме новия Duster - но все така на същата платформа. И ще продължим в този дух, защото знаем, че можем да стигнем до 4.5 метра без никакви проблеми. След година ще предложим изцяло нов автомобил, наречен Bigster, който ще е пълноценен кросоувър от C-сегмента, но пак ще е на същата платформа. C-SUV сегментът е най-големият в Европа - два и половина милиона автомобиля годишно. Dacia ще се намеси и тук.

Парижани наскоро подкрепиха един референдум, който на практика наказва SUV моделите. Мислите ли, че SUV манята наближава своя пик?

Не, не бих казал. Тук не става дума за SUV или не-SUV. Въпросът е от какво имат нужда хората. Dacia винаги е продавала преди всичко обем. Нашите коли предлагат много пространство за цената си. Хората се нуждаят от обем, за да транспортират стоки, да работят, да возят семействата си. Ние предлагаме просторни коли - и ще продължим да го правим.

Renault на практика се оттегля от един сегмент, който доскоро бе най-важният за компанията, със спирането на бензиновия Меган тази година. Dacia няма ли интерес да запълни тази ниша в класическия C-сегмент?

О, няма да отговоря на този въпрос. Или поне няма да отговоря пряко...

...засега?

Точно така. Ние сме още в първата глава на плана, наречен Renault-lution. Той предвижда да правим и по-големи коли - знаете, че от самото начало показвахме виждането си за Bigster. Но действително стъпка по стъпка - започнахме със Sandero, после гоудоха Jogger и Spring, новата емблема и цветове на марката, и сега новият Duster. Следващата стъпка е с Bigster. Ние вече потвърдихме, че ще представим още два модела в C-сегмента. Тези две бъдещи коли ще покриват нуждите на хората и ще запълнят нишите, опразнени не само от Renault. Много други производители също напускат този сегмент или се насоч-

ват към електрически решения. Ние смятаме, че това ще освободи място за ново предложение от Dacia.

Напоследък забелязваме известно охлаждане на похода към електрификация, известно забавяне на темпото. Това от полза ли е за Dacia - една от малкото марки, която е потвърдила ангажимента си към електрическия двигател с вътрешно горене за години напред?

Разглеждайте го като част от цялостната ни стратегия като група. Ако електрификацията не се случва със скоростта, с която очаквахме, защото е прекалено скъпа или по други причини, тогава Dacia се развива много добре - какъвто бе случаят миналата година. Това е взаимопълваща се стратегия. Така че отговорът на въпроса ви е: да, Dacia е нещо като спасителен пояс за цялата група, за да премине успешно през този преходен период.

Като стана дума за печалби, Dacia - бюджетната марка - известно време имаше по-висок марж от BMW и Mercedes. Може ли да запазите тази норма на печалба и в бъдеще, след като пост-Covid ентусиазмът на потребителите започва да отшумява, а и дефицитът на автомобили остава в миналото?

Онова, което виждаме на пазара като цяло, е, че автомобилите стават по-скъпи заради цените на суровините, заради инфлацията при заплатите и заради енергоносителите.





Затова цените на колите в глобален мащаб все повече растат. А колкото повече растат те, толкова повече хора започват да поглеждат към Dacia. Защото това, което ние предлагаме, не е нещо повърхностно: ние нямаме по 20 екрана в колите си, или всякакви електронни играчки. Ние правим автомобили, които са здрави, надеждни и изглеждат добре. Това е различен начин да се правят автомобили. Ние не използваме хром в нашите модели. Използваме пластмаса - и тя изглежда добре. Това е различно предложение от останалите на пазара. И все повече хора го избират.

Допреди десетилетие нормалният европейец все още можеше да купи нов автомобил с три-четири месечни заплати. Сега вече не е така. Как виждате бъдещето на достъпния автомобил?

Това е добър въпрос. Достъпни автомобили - това сме ние. Нашата задача е да правим колите достъпни. И те все още са, в сравнение с останалите. Но и нашите коли се правят от истински материали: истинска пластмаса, истински алуминий, с истинска енергия. Така че и ние трябва да се съобразим с поскъпването на тези неща, и да повишим цените, както правят и всички останали. Но все пак, ако търсите най-достъпната градска кола, вероятно ще стигнете до Sandero. За най-достъпната електрическа - до Spring. За най-достъпния SUV - до Duster. И така нататък.

Как се отразяват новите европейски изисквания за безопасност и за емисии върху цените на автомобилите?

Имат отражение, разбира се, но тук говорим и за минуси, и за плюсове. Когато става дума за въглеродни емисии например, ние използваме много проста философия: нашите коли са леки. Дори Jogger е само 1.2 тона. При това тегло ние постигаме много добри нива на емисии с еднolitров мотор на газ. Това е двигател, който не струва твърде скъпо на клиентите и който е много ефективен. Всичките ни модели са леки. Ако вземете Spring, той тежи по-малко от тон и затова може спокойно да се задвижва от едва 27-киловатчслова батерия. Съответно и цената на колата е по-ниска. Или вижте Jogger: всички други седемместни автомобили са поне на платформа от Це сегмента, и включват безброй много технологии. Нашият модел започва от 17,000 евро. Няма друг, който да предложи такава цена. Просто защото останалите въграждат твърде много технологии в колите си.

Споменахме високия ви марж на печалба. Може ли той да е оръжие в една евентуална ценова война с китайските конкуренти? Наскоро Bloomberg NEF пресметна, че цената на батериите за китайските компании е с 30% по-ниска от тази за европейските. Как може Европа да отговори на това?

Dacia още не е изправена пред този въпрос, защото пионерът на електрификацията в нашата група е Renault. Разбира се, технологиите еволюират непрекъснато. Dacia се стреми да предлага най-доброто съотношение цена-качество, само с най-необходимото, и без никакви търговски отстъпки. Ние не правим отстъпки. Затова и идеята за търговска война е несъвместима с нас. Ще видим какво ще стане в бъдеще. Но сме уверени, че ако си свършим работата, нещата няма да се променят. Днес 86% от продажбите ни са на частни клиенти. Бизнес моделът ни е много изчистен и прост. И нямаме намерение да го променяме.

В заключение, каква е ролята на пазари като България и останалите в Югоизточна Европа във вашите планове?

България е много важна за нас. Тя е съвсем близо до мястото, където се роди Dacia. А и мисля, че това, което предлагаме, напълно покрива нуждите на източноевропейските страни. Заради климата хората в страни като България търсят здрави, корави автомобили. Точно каквито предлагаме ние. Нашите коли са надеждни и издържат повече, именно защото не слагаме твърде много технологии в тях. Нашите клиенти в Европа пазят колите си средно по осем години - тоест тези коли издържат по-дълго от останалите. Така че България е точно един от пазарите, към които сме прицелени. ■

HOW DACIA BECAME MORE PROFITABLE THAN MERCEDES

Denis Le Vot, the Chief Executive Officer of Dacia, talks to Bulgaria ON AIR

By KONSTANTIN TOMOV / Photography KOLELA

Mr Le Vot, Dacia is preparing to expand its range into new segments with models such as the Bigster. How far can this go before it loses economic sense? Is a range of 10+ models possible in a few years?

Excellent question. Dacia is an affordable brand. We offer affordable mobility. We cannot offer very expensive cars, this is not our field. What we are doing is developing the brand on the same platform. We have a completely new platform called CMF-B. It debuted with the Sandero three years ago, and since then, one by one, we've updated all our other models already on this platform. With an extension, we get the Jogger - a completely different car from the Sandero. Now with a new extension and lift we get the new Duster - but still on the same platform. And we will continue in this spirit because we know that we can reach 4.5 meters of length without any problems. In a year, we will offer a completely new car called the Bigster, which will be a full-fledged C-segment crossover, but will still be on the same platform. The C-SUV segment is the largest in Europe - two and a half million vehicles per year. Dacia will intervene here as well.

Parisians recently backed a referendum that effectively penalizes SUVs. Think the SUV craze is nearing its peak?

No, I wouldn't say. This is not about SUV or non-SUV. The question is what do people need. Dacia has always sold volume above all else. Our cars offer a lot of space for the price. People need volume to carry goods, to work, and to transport their families. We offer spacious cars - and we will continue to do so.

Renault is effectively withdrawing from a segment that was until recently the most important for the company, with the discontinuation of the petrol Megane this year. Is Dacia not interested in filling this niche in the classic C-segment?

Oh, I won't answer that question. Or at least I won't answer directly...

...for now?

Exactly. We are already in the first chapter of the plan called Renault-lution. It envisages making bigger cars too - you know we've shown our vision for the Bigster from the start. But we are proceeding step by step - we started with Sandero, then came Jogger and Spring, the new emblem and colours of

the brand, and now the new Duster. The next step is with Bigster. We have already confirmed that we will introduce two more models in the C-segment. These two future cars will cover people's needs and fill the niches vacated not only by Renault. Many other manufacturers are also leaving this segment or moving towards electric solutions. We think this will make room for a new offering from Dacia.

Lately, we have noticed a certain cooling of the march towards electrification, a certain slowing of the pace. Does this benefit Dacia, one of the few brands that has confirmed its commitment to the internal combustion engine for years to come?

Look at it as part of our overall strategy as a group. If electrification is not happening at the speed we expected, because it is too expensive or for other reasons, then Dacia is doing very well - as was the case last year. It is a complementary strategy. So the answer to your question is: yes, Dacia is something of a lifeline for the whole group to successfully go through this transition period.

When it came to profits, Dacia - the budget brand - for a while had a higher margin than BMW and Mercedes. Can you maintain this profit margin going forward as post-Covid consumer enthusiasm begins to wane and car shortages become a thing of the past?

What we see in the market as a whole is that cars are becoming more expensive because of raw material prices, because of wage inflation and because of energy carriers. Therefore, the prices of cars on a global scale are increasing more and more. And the more they grow, the more people start looking at Dacia. Because what we offer is not something superficial: we don't have 20 screens in our cars, or any electronic toys. We make cars that are tough, reliable and look good. It's a different way to make cars. We do not use chrome in our models. We use plastic - and it looks good. This is a different proposition from others on the market. And more and more people are choosing it.

Until a decade ago, the average European could still buy a new car with three or four months' wages. Now that is no longer the case. How do you see the future of the affordable car?

That's a good question. Affordable cars - that's who we are. Our job is to make cars affordable. And they

still are, compared to the rest. But our cars are also made of real materials: real plastic, real aluminium, with real energy. So we have to adjust to the rise in the price of these things, and raise prices like everyone else does. But still, if you're looking for the most affordable city car, you'll probably end up with the Sandero. For the most affordable electric car - to Spring. For the most affordable SUV - to Duster. And so on.

How are new European safety and emissions requirements affecting car prices?

They have an impact, of course, but here we are talking about both cons and pros. When it comes to carbon emissions, for example, we use a very simple philosophy: our cars are light. Even the Jogger is only 1.2 tonnes. At this weight, we achieve very good emission levels with a one-litre LPG engine. It's an engine that doesn't cost too much to customers and is very efficient. All our models are lightweight. If you take the Spring, it weighs less than a ton and can therefore be safely powered by a battery of only 27 kilowatt hours. Accordingly, the price of the car is lower. Or look at the Jogger: all the other seven-seaters are at least on a C-segment platform, and include countless technologies. Our model starts at 17,000 euros. No one else can offer that price. Simply because the others are putting too much technology into their cars.

We mentioned your high-profit margin. Could it be a weapon in a potential price war with Chinese rivals? Bloomberg NEF recently calculated that the cost of batteries for Chinese companies is 30% lower than for European ones. How can Europe respond to this?

Dacia is not yet faced with this issue, because the pioneer of electrification in our group is Renault. Of course, technology is constantly evolving. Dacia strives to offer the best value for money, with only the essentials, and without any commercial discounts. We do not give discounts. That is why the idea of a trade war is incompatible with us. We'll see what happens in the future. But we are confident that if we do our job, things will not change. Today, 86% of our sales are to private customers. Our business model is very clean and simple. And we have no intention of changing it.

In conclusion, what is the role of markets like Bulgaria and the others in South-Eastern Europe in your plans?

Bulgaria is very important for us. It is very close to the place where Dacia was born. And I think that what we offer fully covers the needs of Eastern European countries. Due to the condition of the roads and the climate, people in countries like Bulgaria are looking for robust, tough cars. Exactly what we offer. Our cars are reliable and last longer precisely because we don't put too much technology into them. Our customers in Europe keep their cars for an average of eight years - meaning these cars last longer than others. So Bulgaria is exactly one of the markets we are targeting. ■

EST. 1989

DETELINA'S

nuts and dried fruits

More than 30 years of experience!





АВТОМОБИЛЕН ГИГАНТ ПРЕГОВАРЯ ДА СТРОИ ЗАВОД В БУРГАС

Делегация от Dongfeng идва през април, за да договаря условията

Dongfeng Motor Company започва преговори за строителство на завод за електрически автомобили в България, научи Automeia.bg. През април у нас ще пристигне делегация на китайския гигант начело с Ксие Куен, генерален мениджър на Dongfeng за европейския пазар. За място на евентуалния бъдещ завод е определена община Бургас, потвърди пред нас Юлиан Чебишев, шеф на българското представителство на Voyah и още три марки на Dongfeng. Предстоят срещи с кмета на Бургас Димитър Николов и с представители на правителството, стига да има такава, разбира се.

ОКОНЧАТЕЛНИЯТ ИЗБОР НА DONGFENG за европейския им завод ще бъде направен между България и Италия, където правителството на Джорджа Мелони обеща сериозна подкрепа за привличане на нови автомобилни производства като компенсация за свиването на дейността на Stellantis. България обаче има някои сери-

озни предимства, коментира Чебишев: по-ниска цена на труда и по-добри данъчни закони, удобен достъп чрез пристанището в Бургас и възможност да се покрива Източна Европа, на която в Dongfeng гледат като на много перспективен пазар. Но онова, което в най-голяма степен може да наклони везните в наша полза, е създаденото вече у нас сериозно производство на автомобилни компоненти. Преди броени дни Shanghai Unison Aluminium Products, която е партньор на Dongfeng, обяви изграждането на новия си завод за 35 млн. евро в село Радиново край Пловдив.

ПЛАНЪТ НА DONGFENG Е ДА ИЗНЕСЕ в Европа производствата на гва модела, които според китайците са особено подходящи за тукашния пазар. Първият е лансираният през януари Namt1 01 - малък електрически кросоувър с дължина 4 метра, който предлага съответно 330 и 430 км пробег с едно зареждане, в зависимост от батерията. По-гостъпният вариант

започва от едва 10 400 долара в Китай. Вторият ще е бъдещият компактен SUV на премиум марката Voyah, който засега е известен с кодово име H37. Появата му се очаква по-късно тази година, като тестови прототипи вече бяха засечени по китайските пътища, макар и под тежък камуфлаж. H37 ще стои в гамата под големия кросоувър Voyah и вероятно ще е по-гостъпен като цена - от порядъка на 40,000 долара за китайския пазар

ОСНОВАНА ПРЕЗ 1969 ВЪВ ВУХАН, Dongfeng Motor Corporation е един от трите държавни гиганта на китайското автомобилостроене, заедно със SAIC и FAW Group.

Китайските производители започват масово да си търсят локации за европейски заводи, за да улеснят инвазията си на тукашния пазар. BYD вече договори изграждането на фабрика за електромобили в Унгария, а Chery преговаря с правителствата на Испания и Италия. ■

DENTAL CLINIC EO Dent

*Създаваме усмивки с любов!
We create smiles with love!*



Дентален туризъм в България

Подарете си красива усмивка в EO Дент и решете своите проблеми със зъбите за една седмица в България.

Цялостна грижа - от избелване до имплантология, 3D диагностика, лечение с лазер, фасети и циркониеви конструкции. В EO Дент можете да заспите (със специална упойка - седация) и да се събудите с преобразена усмивка.

Всичко това е реалност при нас. Много години опит, доверие и сигурност!

EO Дент е клиниката, която преобрази усмивките на много известни личности.

Dental tourism in Bulgaria

Treat yourselves to a beautiful smile at EO Dent and find a solution to your teeth problems during one week in Bulgaria.

Complete care for your smile - from teeth whitening to implant dentistry, 3D diagnostics, laser treatment, veneers and zirconia constructions. All this is a reality with us. In EO Dent you can fall asleep (with special anesthesia) and wake up with a transformed smile.

Many years of experience, confidence, and security.

EO Dent is the clinic that has transformed the smile of many celebrities.

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

AN AUTOMOTIVE GIANT WANTS TO BUILD A PLANT IN BURGAS

A delegation from Dongfeng comes in April to negotiate terms

Dongfeng Motor Company is starting negotiations for the construction of a factory for electric cars in Bulgaria, Automeia.bg has learned. In April, a delegation of the Chinese giant headed by Xie Qian, general manager of Dongfeng for the European market, will arrive here. The municipality of Burgas has been determined as the location of the possible future plant, Julian Chebishev, head of the Bulgarian representative office of Voyah and three other brands of Dongfeng, confirmed to us. There are upcoming meetings with the mayor of Burgas, Dimitar Nikolov, and with representatives of the government, as long as there is one, of course.

DONGFENG'S FINAL CHOICE FOR THEIR European plant will be made between Bulgaria and Italy, where the government of Giorgia Meloni has promised serious support to attract new car production as compensation for the downsizing of Stellantis. Bulgaria, however,

has some serious advantages, commented Chebishev: lower labor costs and better tax laws, convenient access through the port of Burgas and the opportunity to cover Eastern Europe, which Dongfeng sees as a very promising market. But what can tilt the scales in our favor to the greatest extent is the already established serious production of automotive components in our country. A few days ago, Shanghai Unison Aluminum Products, which is a partner of Dongfeng, announced the construction of its new plant for 35 million euros in the village of Radinovo near Plovdiv.

DONGFENG'S PLAN IS TO EXPORT TO EUROPE the production of two models that, according to the Chinese, are particularly suitable for the EU market. The first is the Nammi 01, a small 4-meter-long electric crossover launched in January that offers 330 or 430 km of range on a single charge,

depending on the battery. The more affordable variant starts at just \$10,400 in China.

The second will be the future compact SUV of the premium brand Voyah, which is currently known by the code name H37. Its arrival is expected later this year, with test prototypes already spotted on Chinese roads, albeit under heavy camouflage. The H37 will sit in the range below the large Voyah Free crossover and will likely be more affordable in price - around \$40,000 for the Chinese market

FOUNDED IN 1969 IN WUHAN, Dongfeng Motor Corporation is one of the three state-owned Chinese automotive giants, along with SAIC and FAW Group.

Chinese manufacturers are starting to massively look for locations for European factories to facilitate their invasion of the local market. BYD has already agreed to build an EV factory in Hungary, and Chery is in talks with the governments of Spain and Italy. ■





46 | **ИГРА НА МИЛИАРДИ
И МЕЧТИ**
A GAME OF DREAMS - AND BILLIONS

Плаващите пазари, от Том Хеген
The Floating Markets, by Tom Hegen

44 | **КАЛЕЙДОСКОП**
KALEYDOSCOPE



54 | **ИНТЕРВЮ: МИГЛЕНА ТЕМЕЛКОВА**
INTERVIEW: MIGLENA TEMELKOVA





ЩЕ ИМА ЛИ АТОМНА ЦЕНТРАЛА НА 15 КМ ОТ СИНЕМОРЕЦ?

WILL THERE BE A NUCLEAR PLANT 15 KM FROM SINEMORETS?

Плановете за трета турска атомна електроцентрала на границата с България и в тревожна близост до основните ни черноморски туристически курорти напредват, твърдят в югоизточната ни съседка. Планираната локация за ядрената централа е край черноморския курорт Инеада в Източна Тракия - само на петнайсетина километра от Синеморец, на 70 км от Созопол и на по-малко от 100 км от Бургас. Природозащитници изразяват допълнителна тревога от проекта, защото районът е сеизмично активен.

През миналия ноември турският министър на енергетиката Арпарслан Байрактар обяви, че преговорите с потенциалния китайски строител на централата напредват. Планът е да се изгради инсталирана мощност от 1400 мегавата. Проектът обаче определено не се ползва с подкрепата на местното население. Кметът на Текирда Кадир Албайрак заяви, че е "гълбоко загрижен и натъжен от плановете третата турска атомна централа да се построи в най-голямата лонгозна гора на Европа". Депутатът от Къркларели Вегджи Гюндоду отправя в началото на март искане за становища на министрите на екологията и селското стопанство за проекта. Източна Тракия е най-гъсто населената област в Турция, където живеят около 15% от населението на страната. Тук са съсредоточени и около 60% от цялото турско производство на ориз и слънчоглед.

Plans for a third Turkish nuclear power plant on the border with Bulgaria and in alarming proximity to our main Black Sea tourist resorts are progressing, the media in our south-eastern neighbor claim. The planned location for the nuclear plant is near the Black Sea resort of Igneada in Eastern Thrace - only fifteen kilometers away from Sinemorets, 70 km from Sozopol and less than 100 km from Burgas. Conservationists express additional concern about the project because the area is seismically active.

Last November, Turkish Energy Minister Arparслан Bayraktar announced that negotiations with the potential Chinese plant builder were progressing. The plan is to build an installed capacity of 1,400 megawatts. However, the project does not enjoy the support of the local population. The mayor of Tekirdag, Kadir Albayrak, said he was "deeply concerned and saddened by the plans to build Turkey's third nuclear power plant in Europe's largest longoz forest". Kirklareli MP Vejdi Gundodu requested the opinions of the ministers of ecology and agriculture on the project in early March.

Eastern Thrace is the most densely populated region in Turkey, where about 15% of the country's population live. About 60% of all Turkish rice and sunflower production is concentrated here. ■

РУМЪНИЯ Е НАЙ-ЩЕДРА НА ПАСПОРТИ

ROMANIA IS THE MOST GENEROUS WITH PASSPORTS

Румъния е европейската страна, която е удовлетворила най-голям процент от молбите за получаване на гражданство през 2022 година, показват последните данни на Eurostat. През 2022 цели 26.8% от кандидатурите за поданство са били одобрени - далеч над показателите на Швеция (10.6%) и Нидерландия (4.2%). България е на другия полюс с издадено гражданство само на 0.7% от живеещите тук чужденци. По-нисък показател имат само Латвия и Естония (по 0.4%). Общо 989,000 души с произход извън ЕС са получили европейско гражданство през 2022 година. Най-много са мароканците (112,000), сирийците (90,400) и албанците (50,300).

Romania is the European country that granted the highest percentage of citizenship applications in 2022, according to the latest Eurostat data. In 2022, as many as 26.8% of citizenship applications were approved - far above the indicators of Sweden (10.6%) and the Netherlands (4.2%). Bulgaria is at the other pole with citizenship issued to only 0.7% of foreigners living here. Only Latvia and Estonia have a lower indicator (0.4% each). A total of 989,000 people of non-EU origin obtained European citizenship in 2022. The most are Moroccans (112,000), Syrians (90,400) and Albanians (50,300). ■



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



ИГРА НА МИЛИАРДИ И МЕЧТИ

Защо бизнес лидерите все повече се опитват да
управляват света

Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотография iSTOCK

Хайде да си го представим. Арогантен, шумен, груб и свадлив. Обича себе си до полуда. Искра от хората си максимума, даже повече. Прави скандали, с които привлича вниманието – и превръща това в пари. Има безумни мечти и глобални визии, изказва се по всеки въпрос. Около него се въртят лъскави жени и играчки. Половината човечество го ненавижда, другата половина го боготвори. Кихне ли, светът хваща настинка.

КОЙ Е ТОЙ? НА БАС, ЧЕ СИ ПРЕДСТАВИХТЕ глобален политически лидер, примерно Доналд Тръмп. Но аз говоря за бизнесмена – мултимилиардер.

Ето ви Илон Мъск. Шефът на Tesla и създател на Space X лесно може да бъде сбъркан с политик. Говори за всичко, от Украйна до либералния ред и глобалното затопляне. Работи за чиста енергия и заселването на други планети. Планира оазис на Марс, за да отглежда реколти. Вълнува се от религията и извънземния живот. Създава соларни паркове, технологични центрове и изследвания за бъдещето на живота.

Е, малко бил грубичък, казват. Губел търпение с обикновените хора, изстисквал служителите като лимон; общо взето, бил нетърпим. Но това е логиката на супермена. Силната личност примирява противоречията. И превръща маниите в дневен ред.

АНТИПОДЪТ НА МЪСК, МАРК ЗУКЪРБЪРГ от Meta, е същото, само че с обратен знак: там, където Илон е надясно, Зук е наляво. Помните ли, те бяха обещали да се бият публично? Визионер, странник, автор на глобални политически послания, Зукърбърг изля милиарди за здраве, образование и наука след раждането на гъщеря си, а на кориците на списанията го изобразяват като император. Ще кажете: не знаем много за характера му. Отговарям: знаем достатъчно. Бил Гейтс от Microsoft и покойните Стив Джобс от Apple и Андру Гроув от Intel също не бяха приятни за обичуване хора.

Не трябваше ли да е иначе? Съвсем неотдавна умереността, рационалността и въздържането на милиардерите парцраха развихрения патос на политиката. Тона задаваха скромни спестовници като ▶

►Амансио Ортега от Zara и Ингвар Кампраг от ИКЕА. Деканът на Harvard Business School Нитин Нория твърдеше, че бизнес лидерът трябва да демонстрира смирение, а не да се бори за гласове с кръщене. Огънят срещаше водата; плюсьт докосваше минуса. Високият тон печелеше избиратели, но губеше пари.

ПО ЛОШИЯ НАЧИН НАУЧИ ТОВА Карл-Хенрик Сванберг, шведски милиардер и бос на British Petroleum по време на петролния разлив на Deepwater Horizon през 2010. Тогава Сванберг изтърси: “Нас ни е грижа за малките хора” (We care about small people). Попляха го. И хич не приеха обясненията, че на шведски small people било the common person.

Очевидно CEO-тата трябваше да си мерят гумите гваж по-внимателно, отколкото политиците. Сега май е обратното. Откакто придоби Twitter и го прекръсти на X, Мъск не се въздържа особено. И не е сам. Запознайте се с Травис Каланик, бившия шеф на UBER: борбен лидерски стил, жестока вътрешна конкуренция, безмилостна меритокрация – и всичко това гарнирано с женски истории, сексизъм и мачизъм, чак готам, че прекръстиха UBER на BOOBER, от “цици”. Един гневен таксиметров шофьор даже записа на камерата в автомобила си как Каланик го кастри. И макар че всесилният бос се покая, обеща “да порасне” и в крайна сметка напусна, лошият вкус остана.

ДЖЕФ БЕЗОС ОТ AMAZON СЪЩО трябваше да се извинява. Според разследване на The New York Times (Безос притежава големия му конкурент, The Washington Post) в глобалната компания царя култура на безмилостно състезание, работи се 24/7, а служителите са отчаяни работохолици по неволя. Вместо да се оправдава с духа на капитализма, Безос призна за шокиращи мениджърски практики. Каза, че “това не е Amazon, който аз познавам”. И сподели, че “никой не е луд да работи на такова място”.

А Джак Ма от Alibaba се гържеше не просто като политик, а като световен лидер. За разлика от Каланик, той бе скромнен и тих, но пък му викаха “Лудия Ма”. Искаше да го запомнят като майстор на таи-чи-чуан. Модел на поведение му бе Форест Гъмп и неговата наивна невинност, а не Железният човек като при Мъск. Обичаше да казва: “Взemi насериозно бизнеса си, не себе си”. Носеше на майтап и често пееше караоке със своите служители.

Помнете ли как китайският лидер Си Дзинпин го прати при Доналд Тръмп за посредници? Ма се раздаде: говори като бизнесмен с бизнесмен, обеща инвестиции

Досега знаехме какво прави човек, когато спечели първия си милион: трупа пари, влиза в конкурентни битки, спи малко и се бори. Но какво се случва, когато спечелиш първия си милиард? Това е друго измерение. Вече работиш с различни единици – народи, корпорации, столетия

и размекна американския президент. Но не шеш ли, малко след това изчезна от публичното пространство за дълго. Може би на Си Дзинпин не му трябват политици, сравними с неговата мощ.

НО ДА СЕ ВЪРНЕМ ПРИ ВИЗИИТЕ. Там Мъск и Зукърбърг не са самотни изключения. Безос харчи милиони, за да създаде бизнес модел на пътуванията в космоса и часовник, който ще работи 10 000 години. Фондацията на Бил Гейтс намалява детската смъртност и крайната бедност – и, за ужас на конспиролозите, брани ваксините. Либертарианецът Питър Тийл (свързан с PayPal) разработи плаващ остров, на който да изпробва нови социални политики. Създателят на Segway Дийн Кеймън го изпревари: направо си купи остров. После го нарече „Кралство на Дъмплинг”, себе си – „Лорд Дъмплинг”; въведе конституция, знаме, валута, химн и флот, съставен от един-единствен плавателен съд, тип „амфибия”.

КАКВО ИМ СТАВА НА ТЕЗИ ХОРА? The Economist ги сравни с герои на Айн Ранд. Съчетали мегаломанията на индивидуализма с обичайните странности на инженера-откривател, те сякаш са изскочили от нейните книги, за да пеят химни за еготизма без граници. С други думи, днешните бизнес-лидери заместват политическите. Трябва да дават изявления, да демонстрират контрол, да вземат отношение

по глобални проблеми, от време на време да се изокат. Днес се гържат като опозиционни лидери, утре – като президенти и премиери.

Милиардерите-визионери приличат на отличници, внезапно получили замък с играчки за Коледа. Глобалната икономика им е дала бърза печалба. Инженерната им фантазия не ги оставя на мира: да раздават ли играчките на други деца, да си играят ли с тях - или да ги продадат, за да превърнат цялата земя в двореца от приказките. А може би въпросът е в тяхната младост. Никога човечеството не е имало толкова млади и богати умници. Едва гвчера младият богаташ беше просто мързелив наследник, при когото природата си почива. Но глобализацията и интернет увеличиха скоростта на всичко. Така днес вече може да си милиардер на 30, при това на крилето на собствения си талант (или късмет).

И ДА, ТИПИЧНАТА КОРПОРАЦИЯ също се промени. Днес повечето глобални фирми са по-мощни от повечето гържави. Затова техните лидери трябва да действат като гържавници, в съответствие със своята отговорност и роля. Ако управляваш бюджет от двайсетина милиарда, трябва да произвеждаш интервюта, прояви, послания, имидж. Бъдещето зависи от теб.

Досега знаехме какво прави човек, когато спечели първия си милион: трупа пари, влиза в конкурентни битки, спи малко и се бори. Но какво се случва, когато спечелиш първия си милиард? Това е друго измерение. Твоите пари не просто могат да изхранят семейство, род и квартал. Вече работиш с различни единици – народи, корпорации, столетия. Можеш да преминеш всички граници, с изключение на една: вечността, бъдещето, разговора с Господ – и разбира се, смъртта.

ТАКА ИНЖЕНЕРНИЯТ МОЗЪК ПОГЛЕЖДА НАПРЕД, към хилядолетията. Там се мерее единствено възможният отговор – славата. Славата на спасител на човечеството. Най-голямата детска мечта и най-популярният сюжет от всеки екшън за подрастващи: секунда преди Земята да се взриви, слаботелесното генииче прерязва правилната жичка и апокалипсисът се отлага до следващата холивудска продукция. „Планетата може да загине и човечеството да измре. Но се намесвам аз.”

Това не е лошо. Мислехме, че светът се управлява от цинци с офшорки. Може би ще ни стане по-леко, ако си представим, че се управлява от гениални инфантили с милиарди.

В крайна сметка, спасението дебне отвсякъде. ■



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

A GAME OF DREAMS - AND BILLIONS

Why the business leaders try harder and harder to rule the world

By BOYKO VASILEV / Photography iSTOCK



Try to imagine him like this – arrogant, noisy and short-tempered. He loves himself more than anything. And demands from people to perform to the maximum and beyond. He starts fights to draw attention and capitalize it later. His dreams are insane and his visions are global. He expresses his opinion on every possible topic. Fancy women and luxurious gadgets surround him. Half of the people hate him, while the other half worship him. If he sneezes, the world catches a cold.

WHO IS HE? I BET YOU HAVE ALREADY IMAGINED a global political leader, such as Donald Trump. But I am actually talking about the Businessman Multibillionaire.

Take Elon Musk, for instance. Tesla's CEO and creator of Space X can easily be mistaken for a politician. He expresses his thoughts about all issues, from the conflict in Ukraine to the liberal world order and global warming. He is dedicated to clean energy and space colonisation. He is planning to establish an oasis on Mars, to grow crops. He's interested in religion and extraterrestrial life. He is creating solar farms and technological hubs to research the future of life.

Well, he is said to be quite rude. He would lose his temper with random people, and he would squeeze the employees to the maximum. Long story short, he is unbearable. But this is Superman's logic – a strong personality is capable of reconciling discrepancies and bringing his obsessions to the common agenda.

MUSK'S OPPOSITE, MARK ZUCKERBERG from Meta Inc., represents the other side of the coin. If Elon goes right, Zuck takes the left. Do you recall that they were preparing to have a public caged fight? Zuckerberg – a visionary, a rare bird and the author of global political statements – poured millions into health, education and science after his daughter was born. Magazine covers portray him as an emperor. "We don't know much about his behaviour", one could say. "But we do know enough", I'd reply. Bill Gates, CEO of Microsoft, Steve Jobs, the late CEO of Apple, and Andy Grove from Intel, were not friendly, either.

Shouldn't it be the other way round? Not long ago, moderation, rationality and sobriety were the characteristics of billionaires which confronted the rampant pathos of politics. Humble savers, such as Amancio Ortega from Zara or Ingvar Kamprad from IKEA, used to set an example. Harvard Business School's ex-Dean Nitin Nohria used to say that the business leader must be humble instead of collecting votes being loud. It was fire versus water, plus versus minus. The loudness used to win votes but lose money.

Carl-Henric Svanberg, a Swedish billionaire and boss of British Petroleum during the Deepwater Horizon oil spill in 2010, learned it the hard way. "We care about small people", he said. And it was deadly. Nobody ever accepted the explanation that in Swedish "small people" meant "the common person".

CEOS HAD TO BE TWICE AS CAREFUL as politicians about what they said. Now it seems to

have turned upside down. Since Musk acquired Twitter and changed its name to X, he is not careful at all. And he's not the only one. Meet Travis Kalanick, former CEO of UBER. His story is all about combative leadership style, fierce internal competition, ruthless meritocracy, garnished with stories with women, so sexist and machist that people started calling UBER BOOBER, instead. An angry taxi driver even recorded a video on his car's camera of the reprimands of Kalanick. But even if the apparently almighty boss said he was sorry and promised to "grow up" and, eventually, he quit, the bad aftertaste stayed.

Amazon's CEO, Jeff Bezos, also had to apologize. According to a New York Times research (Bezos owns the main competitor of the newspaper, The Washington Post), the global corporation is dominated by ruthless competition, employees work 24/7 and are workaholics against their will. Instead of evoking the spirit of capitalism in his defense, Bezos confessed to shocking management practices. "[It] does not describe the Amazon I know", he added. "I strongly believe that anyone working in a company that really is like the one described [...] would be crazy to stay."

JACK MA, CO-FOUNDER OF ALIBABA GROUP, used to behave not only like a politician but as if he were a world leader. Unlike Kalanick, he was humble and quiet, but, still, his nickname was Mad Ma. What he wanted people to remember him for was Chen-style Tai Chi. His role model was Forrest Gump for his ingenuity, instead of



Musk's Iron Man. His motto was "Take business seriously, not yourself". He had a good sense of humour and used to perform karaoke with his employees.

Do you remember when the Chinese leader Xi Jinping sent him to meet Donald Trump as a mediator? Ma gave his best, he addressed Trump as one businessman talks to another. He promised to provide investments and earned the benevolence of the American President. However, he disappeared suddenly shortly after, for a long time. Probably, Xi Jinping realized he didn't need another politician with comparable power around himself.

LET'S GO BACK TO VISIONS, THOUGH. Musk and Zuckerberg are not isolated exceptions. Bezos spends millions to create a business model for space travel or a watch that will work for 10 thousand years. Bill Gates Foundation invests in reducing child mortality rate and extreme poverty, and defences vaccines, to the dismay of conspiracy theorists. The conservative-libertarian Peter Thiel – related to PayPal – has built a floating island to try out new social policies. Segway's founder Dean Kamen left him behind by buying an island. Then, he named it the Dumpling Kingdom, started calling himself Lord Dumpling, and established a constitution, a flag, a currency, a national anthem and a navy consisting of a single amphibious vehicle.

What is wrong with these people? The Economist compared them to Ayn Rand's protagonists for combining individualistic megalomania with

the usual rarities of the engineer-inventor. They seem to come out of her books to chant praises to unlimited egoism. In other words, today's business leaders come to replace the political leaders from the past. They need to give statements, to show they're in control, to share what they think about global issues, and to rebuke loudly, if necessary. One day they behave like opposition leaders, the day after – like presidents and prime ministers.

VISIONARY BILLIONAIRES LOOK LIKE book-worms who received a castle full of toys as a Christmas present. The global economy offered them a big profit, fast. Their engineering creativity never leaves them alone, putting questions like "Should I give my toys to other children to play with or let them sell and convert the whole world into a castle from the fairy tales?"

Otherwise, it could be a matter of age. The mankind has never had so young people being so smart and so rich. The young rich men used to be just lazy heir until very recently, while nature is getting a rest. But globalization and the internet speed everything up. Thus, nowadays you can become a billionaire at the age of 30, and it can be because of the reach of your own talent (or luck).

The typical corporation has changed, too. Currently, many global companies have more power than most governments. Their leaders need to act as statesmen, in accordance with their responsibilities and positions. If you are in charge of a 20-billion budget, you have to produce interviews, public appearances, messages, and overall image. The future is in your hands.

WE KNOW WHAT PEOPLE USED TO DO with their first million before: accumulate, compete, sleep a few hours per night and fight. What happens, though, when you earn a billion? It is a new dimension. Not only one can maintain their family, relatives, or even a whole neighbourhood with that amount; but new measurements come up, such as people, corporations, and ages. All borders can be overcome, except for one – eternity, future, the conversation with God, and death, of course.

Thus, the engineering mind is looking forward to the millennia to come. The only possible answer – glory – belongs there. The glory to the saviour of mankind. As in an innermost wish of a child or in a common teenage action film plot: a few seconds before the Earth explodes, a fragile little genius cuts the correct wire and postpones the apocalypse to the next Hollywood production. "The planet could be destroyed and mankind could have died, but I came up."

It is not completely bad, though. We thought that the world was ruled by cynical bosses of off-shore companies. Probably, it's easier to take that those who are in power are childish geniuses who possess billions.

After all, salvation lurks around every corner. ■



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.



БЪЛГАРИЯ СУТРИН



ON AIR
БЪЛГАРИЯ

Всеки денник
09:30 - 11:30

bgonair.bg



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!

В НОВИЯ СВЯТ ВЕЧЕ НЯМА ДА ИМА МЯСТО ЗА ТЕСНИ СПЕЦИАЛИСТИ

Проф. д-р Миглена Темелкова, ректор на Висшето училище по телекомуникации
и пощи, през Bulgaria ON AIR

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ИВАЙЛО ПЕТРОВ

Проф. Темелкова, да започнем от актуалната тема: промените в Закона за висшето образование, които включват и някои доста спорни мерки като отпадането на таксите за студенти държавна поръчка. Защо вече почти 35 години България не може да създаде устойчива стратегия за образованието, която да дава предвидимост и ясни цели? Защо с всяка следваща администрация идват завои в политиката?

Отговорът е много прост: защото няма приемственост между различните политически управления на Министерство на образованието и науката. Всеки министър, идвайки, смята, че направеното преди него не е толкова добра реформа, и започва отначало. Отново и отново, вече 35 години.

Как гледате на предложенията за увеличаване на заплатите на преподавателите?

Спорно е абсолютно всичко, за което няма осигурен финансов ресурс. Колкото и да искаме да повишаваме заплатите, държавните висши училища са зависими от субсидията, която получават от бюджета. В момента тя не е достатъчна, за да покрие размера на възнагражденията, които искат синдикатите. Да не говорим, че административният състав в университетите е с неактуализирани възнаграждения вече 6-7 години. Защото в университетите не работят само преподаватели - има административен състав, който обезпечават учебния процес. Тези хора работят в момента за възнаграждения, близки до минималната

работна заплата. И докато няма наистина нова, изцяло преосмислена рамка за финансиране на държавните висши училища, няма как да решим проблемите. Само ще правим реформи на парче, както се случва вече толкова години.

Как би трябвало да изглежда според вас тази принципно нова рамка за финансиране на държавните университети? Неведнъж сме разговаряли с вас, че субсидия, плащана според броя студенти, не е най-добрата идея...

Тази идея е имала своя смисъл много години назад, но днес това е порочна практика. Светът отдавна го е измислил: всяка нормална държава отделя определен процент от Брутният си вътрешен продукт за образование. Нашата държава през миналата година отдели 0.7% от БВП за висше образование, а през тази година - 0.6%. Не само не се увеличава, но намалява. По наша сметка - на съвета на ректорите - отделянето на 0.9% от БВП би решило проблемите в държавните висши училища. Това са проблеми, свързани не само с възнагражденията на работещите в тях, но и с материално обезпечаване, създаване на добра среда за учене и работа... Време е държавата да преосмисли финансовата си политика по отношение на висшите училища.

В последните години се получава едно съревнование между учители в средните училища и преподаватели в университетите, което е нетипично и нелогично. Та ние сме част от една система. ►



УЧИЛИЩЕ
МУНИКАЦИИ И ПОЩИ

UNIVERSITY OF TELECOMMUNICATIONS
AND POST

► ВУТП е най-старото цивилно висше училище в България, създадено през 1881 с указ на княз Александър Батенберг, и в същото време е едно от най-иновативните. На този фон може би някои хора още се учудват на оцеляването на думата "пощи" в названието на университета. Каква е ролята на пощите в съвременния свят?

Пощите винаги ще ги има, защото те са част от националната сигурност на една държава. Друг е въпросът какви трябва да бъдат съвременните пощи, и дали "Български пощи" отговарят на тези модерни предизвикателства, дали частните куриерски и логистични фирми покриват стандартите, валидни в Европа. Това са все въпроси, които политиката в сектора трябва поетапно да решава. Но у тук липсва приемствеността.

Нашият стремеж е да не бягаме от това, което е заложено със самото създаване през 1881 на Държавното телеграфо-пощенско училище. Точно по тази причина думата "пощи" все още присъства в името на университета ни. Телеграфът и телефонът отдавна се превърнаха в телекомуникации. Но пощите ги има и ще ги има.

Вие отдавна вече сте интегрирали в програмите си най-големите телекомуникационни и IT компании. Това ли е правилният отговор на дългогодишните оплаквания на бизнеса, че университетите не се съобразявали с нуждите им при подготовката на кадри?

Самият бизнес ни казва, че малко са университетите в страната, които имат толкова агресивна - в добрия смисъл - политика като нас, търсейки тяхното мнение, тяхната експертиза, техните специалисти, за да влязат реално в обучителния процес. Разбира се, за това ключово е и доброто отношение на бизнеса към университетите. Хонорарите, които един експерт от бизнеса получава като преподавател, са много смешни на фона на заплатите в телекомуникационните или IT компаниите. Но тези хора са ентузиастични, които искат да предадат своите знания и умения на студентите, за да бъдат те максимално подготвени за пазара на труда.

Големият проблем за мен е, че държавата остава безучастна в тези процеси - независимо, че е отчела дефицита на подготвени кадри за редица сектори на икономиката. Не може само университетите и бизнесът да се саморегулират. Тук е мястото държавата да създаде политика на преференции и стимули за онези компании, които участват в реалното обучение в университетите, осигуряват стажове и практики на студентите. Колкото и да искат политиките, няма как да превърнем нашите висши училища в хъбове, каквито са университетите



в Европа. Просто защото я няма нужната регулация, за да създадем съвместни търговски гружества между университетите и компаниите, и да затворим този цикъл образование-наука-бизнес-практика в реална среда, и генериране на приход от всичко това. Вместо да предлагаме спорни реформи като тази за таксите и да се връщаме над 30 години назад, можем много по-полезно да насочим усилията си към един диалог в тази посока.

Разкажете ни повече за специалностите, които създавате съвместно с групи университети?

Три са така наречените интердисциплинарни специалности, които сме открили: Телемедицина, съвместно с Медицинския университет в Плевен, Софтуерно проектиране в медицината с Медицинския университет в Пловдив, и Комуникационни системи за организация на въздушния транспорт, с Висшето военновъздушно училище "Георги Бенковски" в Долна Митрополия.

Тези студенти не са бъдещи медици или летци - те си остават инженери, но вече интердисциплинарно подготвени. Защо новата индустриална революция изисква именно такава подготовка. Няма как да имаме вече само тесни специалисти: чисти инженери, чисти икономисти... Нужни са и други умения и компетенции. Дефицитът за такъв тип специалисти става огромен. В рамките на нашия университет също имаме мултидисциплинарни специалности, само че тук вече споделянето на ресурса се случва между различни катедри: например Дигитално предприемачество и изкуствен

интелект е последната ни такава специалност, създадена преди два месеца. Осъзнахме, че изкуственият интелект все повече навлиза в ежедневието ни, но с това все повече ще нараства и нуждата ни от инженери, които да работят правилно с него и да разбират кога могат да му се доверят и кога той ги подвежда. Голямото предизвикателство за образованието в бъдеще ще е да поддържа естествения интелект в такава кондиция, че да не позволява на изкуствения да доминира над него.

От последния ни разговор в света настъпиха съществени промени, навлязоха масово т. нар. големи езикови модели, изкуственият интелект вече пише домашни, върши работата на дизайнерите... Началото на радикална трансформация ли е това? Или може би преувеличаваме напрежъка на технологията, която според някои експерти все още е далеч от самостоятелния интелект, а е по-скоро усъвършенствана и много по-мощна търсачка?

Точно така. На този етап това е огромна и много бързо работеща база данни, но в повечето случаи става дума за неактуална или дори невярна информация. Правилно сме си експериментни да задаваме въпроси за нашия университет и сме получавали чудновати, меко казано, отговори. Вече открихме и първата дипломна работа, написана с изкуствен интелект - което, разбира се, означава, че няма как студентът да бъде допуснат до защита. Засега естественият интелект все още успява да отсее, да разпознае работата на изкуствения. Но в следващите години ще имаме нужда от регулация в тази област, защото ИИ може да бъде превърнат в много мощно оръжие.

От години говорим, че с постоянно засилващото се темпо на технологичния прогрес човек вече трябва да учи през целия си живот, за да остане адекватен на пазара на труда. Сега, с ИИ, променя ли се и самият начин, по който трябва да учим? Каква подготовка ще е нужна на хората за успех в бъдеще?

Дигиталната компетентност и уменията за боравене с информационни технологии са минимумът, потребен във всяка специалност. За съжаление забелязваме, че България изостава в тази област. Процентът на хората без дигитални компетенции е много висок - всеки трети българин. Установихме го и в хода на нашата нова съвместна инициатива с Huawei и Министерство на труда и социалната политика. Целта на кампанията е да обучим 500 жени на първоначални дигитални умения. Само за първите ген и половина се записаха над 600 жени, които отсяхме по степен на уменията, за да сфор-

мираме отделните групи. Огромен се оказва процентът на гамите, които нямат изобщо никакви дигитални умения. Надявам се с тази инициатива да подобрим това.

Наскоро за пореден път цялата държава изпадна в състояние на вайкане след поредните резултати от PISA, Програмата за международна оценка на учениците. Едва ли някой ще оспори проблемите в българското образование. Но дали те са точно онези, които посочва PISA? Адекватна политика ли е налагането на стандартизираните тестове, на чисто практическите знания, които изисква PISA? Упреквахме старата образователна система в България, че дава твърде теоретични и широки знания, а не практически и специализирани. Но днес някои експерти смятат, че резултатите на българските ученици се влошават именно защото сме се подвели по внушенията на PISA. Преди години няколкостотин световни учени

широкопрофилна платформа с база данни. А ние в момента създаваме тесни специалности с ограничена, профилирана подготовка. Как биха могли те да се състезават с изкуствения интелект? Как биха могли да отсяват случаите, когато ИИ ги подвежда или злоупотребява - защото и това ще започне да се случва?

В България има немало университети, които се затрудняват да намерят достатъчно студенти за специалностите си. Вие, доколкото помня, имате обратния проблем - как да издействате допълнителни бройки, за да отговорите на интереса...

Издействахме ги. Буквално преди дни получихме писмо от Националната агенция по оценяване и акредитация, че ни увеличават капацитета. Това се дължи на няколко фактора. От една страна, ние създадохме през последните пет години уникален образователен профил, със специалности, които ня-

чеството със средни училища в страната. Каква е целта, какви са предимствата на такъв подход?

Винаги сме смятали, че средното и висшето образование са част от една система. Въпреки че ни делят по възнаграждение, ние не бива да се делим по отношение на работата ни с учениците, които после ще станат и студенти. Съвместната работа с училищата е взаимноизгодна. Ползата за училищата е, че ние сме им донор с преподаватели, участваме в държавните и зрелостните им изпити, освен това те провеждат част от практическите си занимания в наша среда. Ползата за нас е, че имаме допир до учениците, можем да преценим реалните им знания и умения, да коригираме част от учебните си програми, когато материалът вече е преподаван в училище. И обратно - да наблегнем върху слабите места.

В бъдеще богати ще са онези страни, които образоват добре своите граждани. Другите ще са бедни. Как изглежда България в такава перспектива?

Българското висше образование все още не е по-лошо от това в другите европейски държави. И дори, ако щете, в САЩ. Ще ви дам съвсем конкретен пример: съвсем наскоро акредитирахме една нова докторска програма - индустриален инженеринг. Проверката ни показа, че в Европа подобно нещо има само в скандинавските страни, и то само като магистърска програма. В Щатите обаче то се оказа много широко разпространено. Това ни даде допълнителна мотивация да настояваме за акредитирането на тази програма, с която може би малко ще изпреварим събитията в Европа. Не казвам, че само ние сме иновативни. Българското висше образование като цяло все още се прави от хора с онази широкопрофилна подготовка, за която говорехме. Тези хора са много по-аналитични, по-адаптивни и по-лесно улавят предизвикателствата на новото време.

Вярно е, че отстъпихме много позиции в световните класации за образованост на населението - но това е заради липсата на приемственост...

... и защото една част от образованото население вече не е в България?

Да, така е. Ако ние имаме адекватна политика, с която да създаваме предвидимост в образователната система и не я стресираме през няколко месеца с псевдореформи, и ако имаме политика за доходите, която да не принуждава българите да емигрират в чужбина, мисля, че бързо ще напреднем в класацията. Макар че за връщане в челната петица, където бяхме някога, ще ни трябва поне 10-15 години. ■

"Засега естественият интелект все още успява да отсее, да разпознае работата на изкуствения. Но в следващите години ще имаме нужда от регулация, защото ИИ може да бъде превърнат в много мощно оръжие"

написаха протестно писмо срещу програмата, отбелязвайки, че налаганият от нея образователен подход може и да създава добри работници, но създава лоши граждани...

Поставяте много важен въпрос, който ние дискутирахме през декември на един форум за професиите на бъдещето, който направихме. Някои от експертите, включително и бившият министър на образованието Красимир Вълчев, казаха, че ние трябва да се върнем към широкопрофилното образование. Новите индустриални революции 4.0 и 5.0 изискват такава широка подготовка. Изискват комбинирани познания от области, които досега сме смятали за несъвместими - а те се отказват тясно свързани и създаващи синергични резултати.

Може би показателно за предимствата на широкопрофилното образование е също колко добре се справиха на Запад първите поколения български емигранти, носители на такова образование...

Точно така. Широкопрофилното образование вероятно бе обяснението защо българите преди две-три десетилетия бяха сред най-интелигентните нации в света.

Нека направим една аналогия с изкуствения интелект. Какво представлява той? Една

мат аналог в другите висши училища. Кое-то означава, че нямат и конкуренция. От друга страна, присъствието на бизнеса в самото обучение, практиките и стажовете в реална производствена и бизнес среда, и запазването на баланса между теория и практика се оказаха една добра формула за постигане на качествен образователен продукт.

Твърде много ли са университетите в България? Има ли как да се засилят елементите на естествения подбор?

Няма нито един нов държавен университет, отворен след 1989. Има създадени частни университети, но това е съвсем нормално. Проблемът е в това, че много от университетите загубиха тясната специализация, която са имали преди промените. Това не се е случвало с нас - ние спазваме профила, с който сме създадени през 1881. Но в много университети днес имаме акредитирани специалности буквално по цялата азбука. Появата на толкова много широкопрофилни университети на един намаляващ демографски пазар като България логично води до описаната ситуация с невъзможността да се попълнят бройките.

Подписахте меморандуми за сътрудни-

IN THE NEW WORLD, THERE WILL NO LONGER BE A PLACE FOR NARROW SPECIALISTS

Prof. Dr. Miglena Temelkova, Rector of the University of Telecommunications and Post, talks to Bulgaria ON AIR

By KONSTANTIN TOMOV / Photography IVAYLO PETROV

Prof. Temelkova, let's start with the current topic: the changes in the Law on Higher Education, which also include some quite controversial measures such as the abolition of fees for state-order students. Why, for almost 35 years, has Bulgaria not been able to create a sustainable strategy for education that provides predictability and clear goals? Why do policy turns come with each successive administration?

The answer is very simple: because there is no continuity between the various political management of the Ministry of Education and Science. Each minister, coming in, thinks that what was done before him was not such a good reform, and starts all over again. Again and again, for 35 years now.

How do you view proposals to increase lecturers' salaries?

Everything for which there is no financial resource is controversial. No matter how much we want to raise salaries, public higher education institutions are dependent on the subsidy they receive from the state budget. At the moment, it is not enough to cover the amount of remuneration that the unions want. Not to men-

tion that salaries of the administrative staff in the universities have not been updated for 6-7 years now. Because it is not just lecturers who work in universities - there is an administrative staff as well that ensures the educational process. These people are currently working for salaries close to the minimum wage. And until there is a truly new, completely rethought framework for funding public higher education institutions, there is no way to solve the problems. We will only do piecemeal reforms, as has been happening for so many years.

What should this fundamentally new funding framework for public universities look like in your opinion? We have discussed with you more than once that a subsidy paid according to the number of students is not the best idea...

This idea made sense many years ago, but today it is a vicious practice. The world figured it out a long time ago: every normal country allocates a certain percentage of its Gross Domestic Product to education. Last year, our country allocated 0.7% of GDP for higher education, and this year - 0.6%. Not only does it not increase, it decreases. According to us - the rectors' council - the allocation of 0.9% of

GDP would solve the problems in public higher education institutions. These are problems related not only to the remuneration of those working there but also to material provision, creation of a good environment for learning and work... It is time for the state to rethink its financial policy regarding higher schools.

In recent years, there has been a competition between secondary school teachers and university professors, which is atypical and illogical. We are part of the same system after all.

The University of Telecommunications and Post is the oldest civilian higher education institution in Bulgaria, established in 1881 by the decree of Prince Alexander Battenberg, and at the same time, it is one of the most innovative. Against this background, perhaps some people are still surprised at the survival of the word "post" in the name of the university. What is the role of post offices in the modern world?

Post offices will always be there because they are part of the national security of a country. Another question is what the modern post service should be, whether "Bulgarian Post" meets these modern challenges, and whether private courier and logistics companies meet ►



► the standards valid in Europe. These are all issues that policy in the sector must gradually resolve. But here, too, continuity is lacking.

Our aspiration is not to run away from what was laid down with the very creation in 1881 of the State Telegraph and Post School. It is precisely for this reason that the word "post" is still present in the name of our university. The telegraph and the telephone have long since evolved into telecommunications. But there are post offices still, and there will be in the future.

You have long since integrated the largest telecommunications and IT companies into your programs. Is this the right response to long-standing business complaints that universities have not been responsive to their training needs?

The business itself tells us that few universities in the country have such an aggressive - in a good sense - policy as ours, seeking their opinion, their expertise, and encouraging their specialists to enter the educational process. Of course, the good attitude of business towards universities is also key to this. The fees a business expert gets as a lecturer are laughable compared to the salaries in telecom or IT companies. But these people are enthusiasts who want to pass on their knowledge and skills to students so that they are as well prepared for the job market as possible.

The big problem for me is that the state remains uninvolved in these processes - even though it has recognized the shortage of trained personnel for several sectors of the economy. It is not only universities and businesses that can self-regulate. Here is the place for the state to create a policy of preferences and incentives for those companies that participate in real training at universities, and provide internships for students. No matter how much the politicians want it, we cannot turn our higher education institutions into hubs like universities in Western Europe are. Simply because the necessary regulation is not there to create joint ventures between universities and companies, and to close this cycle of education-science-business-practice in a real environment, generating income from it all. Instead of proposing controversial reforms like the one on fees and going back over 30 years, we can much more usefully focus our efforts on a dialogue in this direction.

Tell us more about the majors you co-create with other universities.

There are three so-called interdisciplinary majors that we have opened: Telemedicine, jointly with the Medical University in Pleven, Software design in medicine with the Medical University in Plovdiv, and Communication systems for the organization of air transport, with the Higher Air Force School "Georgi Benko-



vski" in Dolna Mitropolia.

These students are not future doctors or pilots - they remain engineers but are already interdisciplinarily prepared. Because the new industrial revolution requires such preparation. We can no longer have only narrow specialists: pure engineers, pure economists... Other skills and competencies are also needed. The deficit for this type of specialist is becoming huge.

Within our university, we also have multidisciplinary majors but here the sharing of the resources happens between different departments: for example, Digital Entrepreneurship and Artificial Intelligence is our latest such major, created two months ago. We realized that with artificial intelligence increasingly entering our daily lives, our need for engineers who can work with it properly and understand when they can trust it will keep on growing. The great challenge for education in the future will be to keep the natural intelligence in such a condition that it does not allow the artificial to dominate it.

Since our last conversation, significant changes have occurred in the world, so-called large language models have entered

massively, and artificial intelligence is already writing homework, doing the job of graphic designers... Is this the beginning of a radical transformation? Or are we perhaps exaggerating the progress of the technology, which according to some experts is still far from an independent intelligence, but rather an advanced and much more powerful search engine?

Exactly. At this stage, it is a huge and very fast-working database, but in most cases, it uses outdated or even incorrect information. We have been experimenting with asking questions about our university and have received some strange, to say the least, answers. We have already discovered the first thesis written by artificial intelligence - which, of course, means that there is no way the student will be allowed to defend it. So far, natural intelligence still manages to sift through and recognize the work of the artificial. But in the coming years, we will need regulation in this area because AI can be turned into a very powerful weapon.

We have been saying for years that with the ever-increasing pace of technological progress, one must now learn throughout one's

life to remain adequate in the labour market. Now, with AI, is the very way we should learn changing? What preparation will people need to succeed in the future?

Digital competence and IT skills are the minima required in any specialty. Unfortunately, we notice that Bulgaria is lagging in this area. The percentage of people without digital skills is very high - about a third of Bulgarians. We also found it in the course of our new joint initiative with Huawei and the Ministry of Labor and Social Policy. The campaign aims to train 500 women in basic digital skills. On the first day and a half alone, over 600 women signed up, and we screened them by skill level to form individual groups. The percentage of ladies who have no digital skills at all turned out to be huge. I hope with this initiative we can improve that.

Recently, once again, the whole country went into a state of wailing after another round of PISA, the Program for International Student Assessment, results. Hardly anyone will dispute the problems in Bulgarian education. But are they the ones that PISA indicates? Is it an adequate policy to impose the standardized tests, the purely practical knowledge that PISA requires? We criticized the old educational system in Bulgaria for providing too much theoretical and broad knowledge, rather than practical and specialized knowledge. But today, some experts believe that the results of Bulgarian students are deteriorating precisely because we have been led astray by

"Bulgarian higher education in general is still done by people with the broad-based training we were talking about. These people are much more analytical, more adaptive and more easily grasp the challenges of the new era"

the suggestions of PISA. Years ago, several hundred world scientists wrote a letter of protest against the program, noting that the educational approach it imposes may produce good workers, but it produces bad citizens...

You raise a very important question, which we discussed in December at a forum on the professions of the future that we held. Some of the experts, including the former Minister of Education Krasimir Valchev, said that we should return to broad-based education. The new industrial revolutions 4.0 and 5.0 require such extensive preparation. They require combined knowledge from areas that we have previously considered incompatible - but they turned out to be closely related and synergistic.

Perhaps indicative of the advantages of a broad-based education is also how well the first generations of Bulgarian emigrants who received such an education fared in the West...

Exactly. Broad education was probably the explanation why Bulgarians two or three decades ago were among the most intelligent nations in the world.

Let's make an analogy with artificial intelligence. What is it? A comprehensive database platform. And we are currently creating narrow specialists with limited, profiled training. How could they compete with broad-based artificial intelligence? How could they screen out cases where AI misleads or abuses them — because that's going to start happening, too?

In Bulgaria, there are quite a few universities that find it difficult to find enough students for their majors. You, as I recall, have the opposite problem - how to be allowed additional numbers to meet interest...

We managed to get these additional slots. Just a few days ago, we received a letter from the National Assessment and Accreditation Agency that they are increasing our capacity. This is due to several factors. On the one hand, we have created in the last five years a unique educational profile, with specialties that have no analogues in other higher education institutions. Which means they have no competition either. On the other hand, the presence of business in the training itself, practices and internships in a real production and business environment, and maintain-

ing the balance between theory and practice proved to be a good formula for achieving a quality educational product.

Are there too many universities in Bulgaria? Is there a way to enhance the elements of natural selection?

There is not a single new state university opened after 1989. There are private universities established, but this is quite normal. The problem is that many of the universities have lost the narrow specialization they had before the changes. This has not happened with us - we respect the profile with which we were founded in 1881. But in many universities today we have accredited majors literally in the entire alphabet. The emergence of so many

broad-profile universities in a declining demographic market like Bulgaria logically leads to the described situation with the impossibility of filling all the slots.

You signed memorandums of cooperation with secondary schools in the country. What is the purpose, and what are the advantages of such an approach?

We have always considered that secondary and higher education are part of one system. Although we are divided in remuneration, we should not be divided in our work with pupils who will later become university students. Working together with schools is mutually beneficial. The benefit for the schools is that we are their donor with teachers, we participate in their state and matriculation exams, in addition, they conduct part of their practical activities in our environment. The benefit for us is that we have contact with the students, we can assess their real knowledge and skills, and adjust part of our curricula when the material is already taught in school. And vice versa - to emphasize the weak points.

In the future, those countries that educate their citizens well will be rich. The others will be poor. What does Bulgaria look like in such a perspective?

Bulgarian higher education is still not worse than in other European countries. And even, if you will, in the USA. I will give you a specific example: very recently we accredited a new doctoral program - industrial engineering. Our check showed that in Europe, such a thing exists only in the Scandinavian countries, and only as a master's program. In the US, however, it turned out to be very widespread. This gave us additional motivation to insist on the accreditation of this program, with which we will perhaps be a little ahead of the events in Europe.

I'm not saying we're the only ones who are innovative. Bulgarian higher education in general is still done by people with the broad-based training we were talking about. These people are much more analytical, more adaptive and more easily grasp the challenges of the new era.

We have indeed dropped many positions in the world rankings for the educated population - but this is because of the lack of continuity...

... and because a part of the educated population is no longer in Bulgaria?

Yes, that as well. If we have an adequate policy with which to create predictability in the education system and do not stress it in a few months with pseudo-reforms, and if we have an income policy that does not force Bulgarians to emigrate abroad, I think that we will quickly advance in the ranking. Although it will take us at least 10-15 years to get back into the top five where we once were. ■

ЗАСТРАХОВАЙТЕ СВОЯ ДОМ НА ПРОМОЦИОНАЛНА ПРОЛЕТНА ЦЕНА!

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



Винаги с Вас!

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

Какви са предимствата, предлагани от ЗАД „АРМЕЕЦ“:

- 20% отстъпка от застрахователната премия;
- Застрахователно покритие, изцяло съобразено с Вашето жилище и имуществото Ви;
- Бърза процедура и експертна консултация при сключване на застраховката;
- Възможност за избор на застрахователните рискове;
- Покритие срещу кражба чрез взлом и кражба с техническо средство до 14 000 лева без опис на имуществото;
- Навременно изплащане на щетите в случай на застрахователно събитие;
- Осигурен генонощен асисанс център на телефон: **0 700 1 3939**.

Къде можете да сключите застраховка „ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ“?

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

ПРОМОЦИЯТА Е ВАЛИДНА ОТ 01.03 ДО 31.05.2024г.

70 | **ГОЛЯМАТА КАРТИНА**
THE BIGGER PICTURE



Пътят на баобаба, Мадагаскар. От Джон Сейгър
Baobab Road, Madagascar. By John Seager

64 | **НАПАСТИТЕ, ЗА КОИТО ЩЕ НИ Е МЪЧНО**
THE PESTS THAT WE WILL MISS

76 | **ПРЕОДОЛЯВАНЕ НА КОМПЛЕКСИТЕ**
OVERCOMING ANXIETIES



НАПАСТИТЕ, ЗА КОИТО ЩЕ НИ Е МЪЧНО

Насекомите, на които гледахме в най-добрия случай като на досада, се оказват жизненоважни за оцеляването ни. Но все по-бързо изчезват

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография iSTOCK

От столетия полагаме огромни усилия да се отървем от тях: с мухобойки, отрови и всевъзможни по-софистицирани методи. За повечето хора насекомите са досадна напаст. Само че ще ни е трудно да обясним защо. Някои от тях наистина ни вредят: пренасящите малария комари, мухата цеце, опустошаващите реколтата скакалци, гървениците, които съсипеват туризма. Но те са нищожна част от това царство. Отвращението ни към повечето от останалите му представители е чисто естетическо. И напълно неоправдано, защото едва ли има други живи същества на Земята, които да ни носят толкова полза като насекомите. Но сега, когато най-последно започваме да го осъзнаваме, те изведнъж се

оказват на изчезване. Онова, което съзнавателните ни усилия не успяха да постигнат - да ни отърват от хвърчащите, скачащи и пълзящи гадинки, е на път да се случи като случаен страничен ефект от индустриализацията. Случаен, но с потенциално катастрофални последици.

ОТ МНОГО ДЕСЕТИЛЕТИЯ ЗНАЕМ какъв е ефектът от човешката дейност върху животинските популации. Но доскоро нямаше много информация за насекомите - просто защото те не интересуват никого, освен група поосветени на тази наука ентомолози. Но непосредствено започнаха да се натрупват доказателства, че технологичният напредък на човека и на неговото потре-

бителско общество има много сериозно отражение и върху насекомите. В края на миналата година една публикация в най-авторитетното научно издание Nature обобщава стотици дългогодишни изследвания от 923 различни локации по цял свят. Заключение: насекомите изчезват с нарастващо темпо, като най-застрашени са най-популярните доскоро видове. Нидерландско детайлно проучване от 1956 насам показва, че популацията на бръмбари в Европа намалява средно с 1.5% всяка година. Друго изследване, публикувано също в Nature, твърди, че става дума за шокиращите 2 милиона вида, изправени пред изчезване. По-голямата част от тях са насекоми и други безгръбначни.



ПРЕЗ 2004 КРАЛСКОТО ДРУЖЕСТВО за защита на птиците във Великобритания помоли 40,000 шофьори да прикрепят лепкав PVC филм към регистрационните си номера. И установиха, че средно веднъж на 8 км в номера се удря насекомо. Нямахме по-стари данни, с които тези да бъдат сравнени. Но през 2019 Тръстът за защита на живата природа на графство Кент повтори експеримента в същите мащаби и установи, че ударите на насекоми в автомобилите са намалели с 50%. Освен това изследването сложи точка на обясненията с подобрената аеродинамика на автомобилите - то показа, че по-новите и по-аеродинамични коли всъщност убиват повече буболечки от старите. През 2021 бе направено трето проучване, което показа със 74%

по-малко насекоми в сравнение с 2004. Междувременно в Германия Ентомологичното дружество в Крефелд, което обединява професионални учени и любители-ентомолози, ежегодно поставя капани в над сто природни парка в Европа, за да следи популацията на някои насекоми. През 2013 членовете му установиха, че в някои локации броят на уловените в капаните насекоми е спаднал с близо 78% спрямо 1989 година. Тогава повечето експерти отгадоха резултата на особено неблагоприятните условия през конкретната година. Но през 2014 резултатите се повтариха.

ПРИ НЯКОИ ВИДОВЕ СПАДЪТ Е ОЩЕ ПО-СЕ-РИОЗЕН. Сирфидните мухи, които в България

наричаме още цветарки - сещате се, приличат на оси, но са по-гребни и не живеят - са намалели с 85% - през 1989 в капаните са уловени 17291 цветарки от 143 различни подвида, а през 2013 - едва 2737, от 104 подвида. А цветарките са важен фактор за опрашването на някои ключови земеделски култури в Европа - почти толкова важен, колкото са пчелите. Изчезването на насекомите създава и други проблеми освен този с опрашването на растенията. Много от тези насекоми са основна храна на птици и земноводни - и ако данните от Крефелд са верни, три четвърти от тази храна са изчезнали. Много насекоми играят и друга роля - ограничават безконтролното размножаване на различни паразитни видове. За тревожното намаляване на пчелите ▶



► се знае отгадна. Ако имате спомени от 70-те или 80-те години, може също да сравните количеството майски бръмбари или светулки, които срещаме тогава, с днешното. Наличието на проблем е очевидно. Но какви са причините? Никой не знае със сигурност. Светлинното замърсяване от градовете ни обърква ритъма на нощните насекоми и пречи на размножаването им. Разширяването на обработваемата земя за сметка на дивата е друго от възможните обяснения. Както и широкото използване на инсектициди - и дори на пестициди. Много учени обвиняват за проблема с пчелите т. нар. неоникотиноидни пестициди, широко използвани напоследък. Появили се за пръв път през 80-те години, първоначално те бяха на почит като по-безопасни, защото се полагат директно в корените, а не се пръскат. Но понеже са разтворими във вода, неоникотиноидите лесно напускат нивите, където са приложени, и достигат до естествения хабитат на насекомите. Вече е сигурно, че те влияят върху способността на пчелите да се ориентират и да общуват помежду си. Как влияят върху останалите насекоми, все още никой не си е дал труд да проучи. Защо изчезването на насекомите трябва да ни притеснява? Има предостатъчно чисто егоистични побуди, ако щете. Насекомите опрашват нашите селскостопански култури; от тях зависи здравето на почвите, в които отглеждаме храната си; и пак от финия баланс между различните видове насекоми зависи да не се стига до напасти с библейски пропорции.

ПРИБЛИЗИТЕЛНО ТРИ ЧЕТВЪРТИ ОТ ВСИЧКИ ОТГЛЕЖДАНИ от човека растения се нуждаят от насекоми за опрашване. Можем, разбира се, да ги опрашваме изкуствено, използвайки машини. Но науката напоследък е все по-категорична, че това не е просто механичен процес на доставяне на цветен прахец където трябва. От точното взаимодействие с определени насекоми, развивано в продължение на милиони години еволюция, зависи формата, качеството, хранителното съдържание на бъдещите плодове на растенията. "Наричаме го "дефицит на опрашване", обяснява Саймън Потс, професор по ботаника в Редингския университет, прег The Guardian. "Ако естествено опрашване намалее, намалява количеството на реколтата. И не само количеството като обем или тегло, но и качеството й... Ягодите ви ще бъдат безформени и няма да съдържат толкова много захари".

ТОВА НЕ СА ПРАЗНИ ДУМИ: събрани данни от 48 държави, включително България, публикувани в Nature Communications, разглеждат ефекта от изкуственото опрашване при няколко десетки основни селскостопански култури. Заключение: плодовете на растенията, опрашвани по естествен път (от насекоми или животни), са средно с 23% по-качествени от онези, получени по изкуствен начин. И имат доста по-дълга трайност. Успоредно проучване на Харвардския университет показва, че между 3 и 5% от глобалното производство на плодове, зеленчуци и ядки всяка година се загубва заради липса на опрашване.

От насекомите зависи здравето на растенията. От растенията зависи да пречистват водите, които ползваме. От някои видове насекоми зависи здравето на почвите. За ползите от много други видове дори и не поговорим, докато не изчезнат - и се окаже, че са били основата на някоя местна хранителна пирамида, или най-ефективният контролор срещу напасти.

НАСЕКОМИТЕ СА НАЙ-РАЗПРОСТРАНЕНИ животински клас на планетата: около 1 милион описани от науката вида, и още поне толкова все още неописани. За сравнение видовете риби са 35,000, видовете птици - около 11,000, а видовете млекопитаещи - едва около 6,000 (въсъщност различните видове млекопитаещи на Земята са точно толкова, колкото и различните видове калинки). Това обезкуражаващо многообразие е другата причина насекомите да не се радват на същото внимание от учените, като останалите класове животни. Но е крайно време да събудим интереса си към тях. Дори сухите числа го показват: по данни на програмата IPBES, цитирана от Reuters, само ефектът от опрашването на селскостопанските култури от насекоми носи ползи за 577 милиарда долара годишно. В Съединените щати ползата от насекомите се оценява на 57 милиарда долара на година. Лишените от блясък торни бръмбари допринасят ежегодно с 380 милиона долара за щатското говедовъдство, като раздробяват торове и подхранват почвите. Вероятно към това биха могли да се добавят още много впечатляващи числа - стига да си дадем труда да ги научим, преди да е станало късно. ■

НОВИНИТЕ ON AIR

Чисти факти без излишен шум

следете
всеки ден

**ON
AIR**
NEWS



bgonair.bg

THE PESTS THAT WE WILL MISS

Insects that we used to view as nuisances at best are turning out to be vital to our survival. But they are disappearing fast

By KALIN ANGELOV / Photography iSTOCK

For centuries, we have made enormous efforts to get rid of them: with fly swatters, poisons and all sorts of more sophisticated methods. For most people, insects are an annoying nuisance. But it will be difficult for us to explain why. Some of them do hurt us: the malaria-carrying mosquitoes, the tsetse fly, the crop-ravaging locusts, the tourism-ruining bedbugs. But they are an insignificant part of this kingdom. Our aversion to most of its other representatives is purely aesthetic. And completely unjustified, because there are hardly any other living creatures on Earth that bring us as many benefits as insects. But now that we are finally starting to realize it, they suddenly find themselves disappearing. What our conscious efforts have failed to achieve - to rid us of the flying, jumping and crawling bugs - is about to happen as an accidental side effect of industrialisation. Random, but with potentially catastrophic consequences.

FOR MANY DECADES WE HAVE KNOWN the effect of human activity on animal populations. But until recently we didn't have much information about insects - simply because they don't interest anyone except a tiny group of entomologists dedicated to this science. But recently, evidence has begun to accumulate that the technological progress of man and his consumer society has a

very serious impact on insects as well. At the end of last year, a publication in the most authoritative scientific publication, *Nature*, summarized hundreds of long-term studies from 923 different locations around the world. The conclusion: insects are disappearing at an increasing rate, with the most endangered species being the most popular until recently. A Dutch detailed study since 1956 shows that the population of beetles in Europe is declining by an average of 1.5% each year. Another study, also published in *Nature*, claims it there are a shocking 2 million species facing extinction. Most of them are insects and other invertebrates.

In 2004 the Royal Society for the Protection of Birds in the UK asked 40,000 drivers to attach sticky PVC film to their number plates. And they found that, on average, an insect hits the number once every 8 km. There was no older data to compare this to. But in 2019, the Kent County Wildlife Trust repeated the experiment on the same scale and found that insect strikes in cars dropped by 50%. Furthermore, the study put an end to explanations with improved car aerodynamics - it showed that newer, more aerodynamic cars actually killed more bugs than older ones. In 2021, a third study was done, which showed 74% fewer insects compared to 2004. Meanwhile, in Germany, the Krefeld Entomological Society, which brings together professional

scientists and amateur entomologists, annually sets traps in over a hundred nature parks in Europe to monitor the population of certain insects. In 2013, its members found that in some locations the number of insects caught in traps had dropped by nearly 78% compared to 1989. Most experts then attributed the result to particularly unfavourable conditions in that particular year. But in 2014, the results were repeated.

IN SOME SPECIES, THE DECLINE IS EVEN MORE SERIOUS. The syrphid flies, which in Bulgaria we also call flower flies - you guessed it, they look like wasps, but they are smaller and do not sting - have decreased by 85%. In 1989, 17291 flower flies from 143 different subspecies were caught in the traps, and in 2013 - only 2737, of 104 subspecies. These flies are pollinators of some key crops in Europe - almost as important as bees. The disappearance of insects creates other problems besides that of plant pollination. Many of these insects are a staple food for birds and amphibians—and if Krefeld's data is correct, three-quarters of that food has disappeared. Many insects also play another role - they limit the uncontrolled reproduction of various parasitic species.

THE ALARMING DECLINE OF BEES HAS BEEN KNOWN for a long time. If you have memories





from the 1970s or 1980s, you might also compare the amount of May beetles or fireflies we encountered back then to today. The existence of a problem is obvious. But what are the causes? Nobody knows for sure. Light pollution from our cities confuses the rhythm of nocturnal insects and prevents them from breeding. Expansion of arable land at the expense of wilderness is another possible explanation. As well as the widespread use of insecticides - and even pesticides. Many scientists blame the bee problem on so-called neonicotinoid pesticides, widely used recently. First appearing in the 1980s, they were initially hailed as safer because they are applied directly to the roots rather than sprayed. But because they are water-soluble, neonicotinoids easily leave the fields where they are applied and reach the insects' natural habitat. It is now certain that they affect the bees' ability to navigate and communicate with each other. How they affect other insects, no one has yet bothered to study.

WHY SHOULD THE EXTINCTION OF INSECTS CONCERN US? There are plenty of purely selfish motives if you will. Insects pollinate our crops; the health of the soils in which we grow our food depends on them; and again, it depends on the fine balance between the different types of insects to avoid plagues of biblical proportions. Approximately three-quarters of all human-cul-

tivated plants require insects for pollination. We can, of course, artificially pollinate them using machines. But science has recently become increasingly clear that this is not just a mechanical process of getting pollen where it needs to go. The shape, quality, and nutritional content of future plant fruits depend on the exact interaction with certain insects, developed over millions of years of evolution. "We call it 'pollination deficit'," Simon Potts, professor of botany at the University of Reading, told *The Guardian*. "If you get less pollination, you're going to get less production. But not only less yield or tonnage, the quality of that produce will go down ... your strawberries will be misshapen and they won't be so packed full of sugars."

THESE ARE NOT EMPTY WORDS: collected data from 48 countries, including Bulgaria, published in *Nature Communications*, examines the effect of artificial pollination on several dozen major agricultural crops. The conclusion: the fruits of plants pollinated naturally (by insects or animals) are on average 23% better quality than those obtained artificially. And they have a much longer shelf life. A parallel study by Harvard University shows that between 3 and 5% of global fruit, vegetable and nut production is lost yearly to a lack of pollination. Plant health depends on insects - and it is up to

plants to purify the water we use. Soil health depends on certain types of insects. The benefits of many other species are not even suspected until they disappear - and then it turns out that they were the base of some local food pyramid or the most effective controller against plagues.

INSECTS ARE THE MOST WIDESPREAD ANIMAL CLASS on the planet: over 1 million species described by science, and at least as many still undescribed. By comparison, there are 35,000 species of fish, about 11,000 species of birds, and only about 6,000 species of mammals (in fact, there are as many different species of mammals on Earth as there are different species of ladybugs). This daunting diversity is another reason why insects do not receive the same attention from scientists as other classes of animals. But it is high time to awaken our interest in them. Even the dry numbers show it: according to data from the IPBES program, cited by Reuters, the effect of pollination of crops by insects alone brings benefits of 577 billion dollars a year. In the United States, the benefit of insects is estimated at \$57 billion per year. The lacklustre dung beetles contribute \$380 million annually to the US cattle industry by breaking down manure and nourishing soils. Many more impressive numbers could probably be added to this - if only we bothered to learn them before it was too late. ■

ПО-ГОЛЯМАТА КАРТИНА

THE BIGGER PICTURE

Както всяка година, и през 2023 хиляди фотографи от цял свят изпращат кадрите си за участие в престижния конкурс Sony World Photography Awards, създаден от Световната организация за фотография. До обявяването на професионалните победители остава още време, но журито публикува отличените кадри в откритата категория. Ето част от тях.

As every year, in 2023 thousands of photographers from all over the world send their shots to participate in the prestigious Sony World Photography Awards, created by the World Photography Organisation. There is still a long way to go before the professional winners are announced, but the jury published its selected photos from the Open category. Here are some of them.

All images courtesy of Sony World Photography Awards.



Максимум внимание: Памплона, Испания, по време на фестивала Сан Фермин. От Оскар Мансо
Maximum Attention: Pamplona, Spain, during the festival of San Fermin. By Oscar Manso



Океански гоблен: ферми за стриди и водорасли в Китай. От Биътрис Уон
Oceanic Tapestry: Oyster and seaweed farms in China. By Beatrice Wong



Магриг, Пласа Мајор. От Хуангжън Ян
Madrid, Plaza Mayor. By Huanzhen Yang



Пъстра пералня на открито в Индия.
От Алешандре Пиетра
Painting of the Soul: a colourful open-air
laundry in India. By Alexandre Pietra

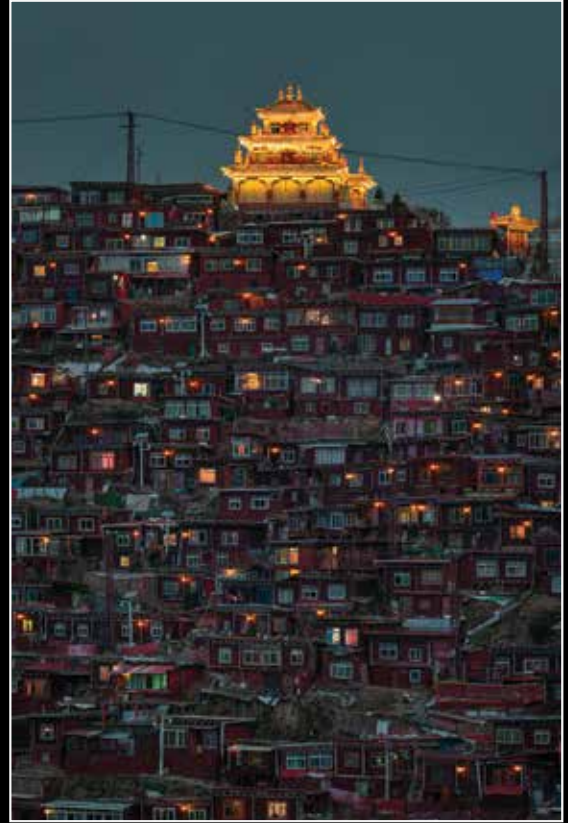


Екзод: 72,000 души напускат фестивала Burning
Man в Невада, от Тод Кенеди
Exodus. 72,000 participants leave the Burning Man
festival in Nevada. By Todd Kennedy

Феи над планината Стор в Шотландия, от Лиъм Ман
Moonrise Sprites over Storr in Scotland. By Liam Man



Царството на червения Буда, от Ян Шу
Red Buddha Kingdom, by Yang Shu



Строителни тухлички. Хонконг. От Сю Хан Ангрю Цанг
Building Blocks in Hong Kong. By Siu Hang Andrew Tsang

Незавършени сгради в Каиро (за избягване на данъци), от Ана Росети
Cairo's unfinished buildings (to avoid taxes). By Anna Rossetti





Баскетболният отбор на FDU левитира. От Рон Ратнър
FDU basketball teams elevates. By Ron Ratne



Преодолей границата: деца играят
в Северна Джакарта, Индонезия. От
Джели Фебриан
Break the Limit: Children playing in North
Jakarta, Indonesia. By Jelly Febrian



"Воината с факли" е местен обичай
в Джелара, Индонезия. От Хърман
Морисън
Obor-oboran, or 'torch war', is a
traditional ceremony held in Jelara,
Indonesia. By
Herman Morrison



Трафик кръг. От Лим Чиен Тин
Traffic Circle. By Lim Chien Ting



Ракетата SpaceX Falcon на фона на Луната. От Джон Стъгуел
A SpaceX Falcon Heavy rocket transits the Moon. By John Studwell



Портрет на сър Дейвид Атънбъро, от Марк Харисън
A portrait of Sir David Attenborough. By Mark Harrison



Кайманова закуска. От Иън Форд
Caiman Crunch. By Ian Ford



Хвърляне на оръжията: церемония в
Рагжастан, Индия. От Уазури Гагжаман
Tossing the Guns: A military display in
Rajasthan, India. By Wasiri Gajaman



Зимна грама, от Чарлс Джънсън
Winter Drama, by Charles Janson



Писъкът, от Педро Харке Кребс
The Scream. By Pedro Jarque Krebs

ПРЕОДОЛЯВАНЕ НА КОМПЛЕКСИТЕ

Германците най-после се престашиха да направят MINI Countryman такава,
каквото трябваше да бъде от самото начало



Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография MINI

Когато съберем на място две взаимно изключващи се понятия, филолозите го наричат оксиморон. Като "бързай бавно". Или "приятелски огън". Или "обществена тайна". Или Mini Countryman.

ВЕЧЕ ПОЧТИ 15 ГОДИНИ ТАЗИ КОЛА ПОДЛУДЯВА класическите фенове на Mini, които с известно основание настояват, че тя не е никакво "мини". Достатъчен е само един поглед, за да се убедите, че са прави. Разликите тук са не в сантиметри и в килограми, а в пъти. Но също такива са и разликите между 1959 година и съвременния свят.

Класическото Mini и до днес си остава една от най-симпатичните коли, произведени някога. Но също така е кола, създадена в епоха на недоимък и налагаща на собственика си немалко лишения. Въпреки това нейната сянка тежеше на BMW още от момента, в който германците възродиха тази марка за XXI век. Създавайки Countryman, те вероятно през цялото време са си мислели: какво ще кажат класическите фенове на Mini?

ТОВА РОДИ ПЪРВИЯ В ИСТОРИЯТА КРОСОУВЪР, който леко се срамува от факта, че е кросоувър. Началният Countryman уж предлагаше качества на истински семеен автомобил, но го правеше с удивителна стиснатост. Второто поколение срамежливо порасна с няколко сантиметра, но пак си оставаше мъчително за пътниците отзад или за хората, които притежават повече от един куфар. Сега обаче най-после германците са пратили класическите фенове по дяволите и са направили тази кола такава, каква-

то трябваше да бъде от самото начало: интересен, практичен и най-вече удобен семеен SUV. В него наследството на марката е запазено, но не в габаритите, а в дизайна и в управлението.

Колкото го мащабите, това са две отделни планети. Оригиналното Mini едва надхвърляше 3 метра на дължина и 1.40 на ширина. Тази кола е почти 4 метра и половина, 1.84 м широка и всъщност е по-голяма от актуалния Nissan Qashqai. Ако го сравните с първия Countryman от 2010, този е с 33 см по-дълъг, с 5 см по-висок и има със 7 см по-дълго междуосие. В реалността тези числа означават, че на задната седалка вече спокойно може да седне и висок човек. В багажника се побират минимум 460 литра товар - с 80 повече,

отколкото в практичния VW Golf. Казваме "минимум", защото задната седалка може да се плъзне напред с цели 13 см, и тогава багажникът осезаемо пораства. Задната облегалка може също да се отпусне назад като в самолет за повече удобство.

КАКТО ВЕЧЕ СТЕ ЗАБЕЛЯЗАЛИ, гостата се е променил и дизайнът - с много по-изчистени и гладки повърхности. Това не е само естетическо решение - новият дизайн е гостата по-обтекаем от предишния, с коефициент на въздушно съпротивление 0.26, вместо 0.31. Ще го усетите по особено приятен начин по средния разход. Countryman използва същата платформа и същите двигатели като BMW X1 и X2. Това означава гостата голям избор от задвижване - от базовия Countryman C със 170 коня и предно предаване, през Countryman S със задвижване на четирите колела и 218 коня, до колата, която ви показваме - върховата версия John Cooper Works. Скоро ще се появи и дизелов вариант. Освен това за пръв път Countryman има и чисто електрически версии.

От двайсетина години до такава степен свикнахме всяко следващо поколение да е по-мощно от предишното, че този Countryman идва като шок. Тук конските сили не са повече, а всъщност са по-малко - 300 вместо 306. Основната причина, естествено, е в новите стандарти за емисиите на ЕС. Американците, които не се вълнуват толкова от съдбата на полярните мечки, всъщност ще получат с 13 коня повече от новия JCW. Но и европейската версия не е за подценяване, с нейните 5.4 секунди от 0 до 100 км/ч. Да, това е мъничко по-бавно от досегашния модел. Но като субективно ▶

MINI Countryman JCW

1998

куб. см работен обем
cubic cm working volume

300

к. с. максимална мощност
hp maximum power

400

Нм максимален въртящ момент
Nm maximum torque

5.4

секунди 0-100 км/ч
seconds 0-100 km/h

OVERCOMING ANXIETIES

The Germans finally dared to make the MINI Countryman what it should have been from the very beginning

By KONSTANTIN TOMOV / Photography MINI

When we put two mutually exclusive concepts together, philologists call it an oxymoron. Like "to hurry up slowly". Or "friendly fire". Or "public secret". Or a Mini Countryman.

FOR ALMOST 15 YEARS NOW, this car has been driving classic Mini fans crazy. They would insist, for some reason, that it's not a "Mini" at all. One look is enough to convince you that they are right. The differences here are not in centimetres and kilograms but in times. But so are the differences between 1959 and the modern world.

To this day, the classic Mini remains one of the cutest cars ever made. But it is also a car created in an era of deprivation and imposing considerable hardship on its owner. However, its shadow has weighed on BMW ever since the Germans revived this brand for the 21st century. When creating the Countryman, they probably thought all along: what will classic Mini fans say?

This gave birth to the first crossover in history which was slightly ashamed of the fact that it is a crossover. The entry-level Countryman purportedly offered the qualities of a true family car, but did so with surprising tightness. The second generation shyly grew a few centimetres, but it was still a pain for passengers in the back or for people who own more than one suitcase.

NOW, HOWEVER, THE GERMANS HAVE FINALLY sent the classic fans to hell and made this car what it should have been from the very beginning: an interesting, practical and above all comfortable family SUV. In it, the heritage of the brand is preserved - not in the dimensions, though, but in the design and handling.

In terms of scale, these two cars are like two different planets. The original Mini barely exceeded 3 meters in length and 1.40 in width. This car is almost four and a half meters long, 1.84 m wide and is bigger than the current Nissan Qashqai. And it even comes close in size to the first Range Rover. If you compare it to the first Countryman from 2010, this one is 33 centimetres longer, 5 centimetres higher and has a 7 centimetres longer wheelbase. In reality, these numbers mean that a tall person can now comfortably sit in the back seat. The trunk holds a minimum of 460 litres of cargo - 80 more than in the practical VW Golf. We say "minimum" because the rear seat can slide forward as much as 13 cm, and then the trunk noticeably grows. The back seat can also be reclined like an aeroplane one for more comfort.

AS YOU HAVE ALREADY NOTICED, the design has also changed a lot - with much cleaner and smoother surfaces. This is not just an aesthetic

decision - the new design is way more streamlined than the previous one, with a drag coefficient of 0.26 instead of 0.31. You will feel it in a particularly pleasant way on the average consumption.

The Countryman uses the same platform and the same engines as the BMW X1 and X2. That means quite a choice of powertrains, from the base Countryman C with 170 horses and front-wheel drive, through the Countryman S with four-wheel drive and 218 horses, to the car we're showing you, the top-of-the-line John Cooper Works. A diesel variant will also appear soon. In addition, for the first time, the Countryman also has purely electric versions.

We have become so used to each succeeding generation being more powerful than the last that this Countryman comes as a shock. Here the horsepower is not more, but actually less - 300 instead of 306. The main reason, of course, is the new EU emission standards. Americans, not so concerned about the fate of polar bears, will get 13 more horses from the new JCW. But the European version is not to be underestimated either, with its 5.4 seconds from 0 to 100 km/h. Yes, it's a tad slower than the previous model. But as a subjective feeling, the new car feels distinctly faster.





THE STEERING IS NOT JUST DIRECT: it's fantastically quick and precise, convincingly creating the feeling that you are in a small and very nimble car.

This feeling disappears only if you enter a sharp turn at high speed when the weight of this car still reminds you of itself. In such driving, too fast a steering wheel becomes a burden. But the number of people who will become rally drivers with this family crossover is close to zero. And for everyone else, the new settings will be far more fun than the previous ones.

The gearbox is new - instead of the old Aisin mechanism, here you get a seven-speed dual-clutch automatic from Getrag, which works quickly and adequately.

The suspension has also retained that characteristic Mini tendency to respond to the slightest challenge. A person accustomed to the softness of a Mercedes will probably be annoyed by this car. But if you love the feeling of dynamism, this Mini is capable of putting a permanent big smile on your face.

THE NEW COUNTRYMAN HAS an adaptive suspension. But not the kind you'd expect. You don't have a button anywhere to make it comfortable or sporty.

It takes care of itself. And once every few milliseconds it readjusts, according to the road surface and momentary grip. The goal is not to get you comfortable or pump your adrenaline. The goal is always, in all circumstances, to have maximum traction. And it really works.

At the same time, on a long highway journey, this car is comfortable, quiet and relaxing. The sound of the 4-cylinder isn't bad, but it's nothing remarkable either. To make it more interesting, Mini engineers added a sound synthesizer. It works well at times, but overall it feels the same as the glee of someone who owes you money if they bump into you on the street: slightly fake.

However, we tend to forgive this because of the excellent handling and uncompromising brakes. On the 20-inch wheel variant, the brake calipers come directly from the previous generation BMW M2, and are capable of slamming your head into the dashboard if you accidentally forget about your seatbelt, and hit them hard.

FORTUNATELY, THE DASHBOARD IN QUESTION is so simple and soft that it's unlikely to cause any damage. The designers have ruthlessly cleared everything that spoils their minimalist concept. As a result, the centre console leaves you with just the gear stick, the ignition stick, a rotary knob for the volume, and another three or

four buttons for things like the hazard lights.

Everything else is relegated to the infotainment system's circular OLED display, which Mini insists works on the same principle as your smartphone, and shouldn't take any getting used to. Not really: there are so many menus and sub-menus that it will take you a day or two to get used to the basic operations. To compensate, the graphics on the screen are great, and there are tons of new features, especially in the entertainment area.

THE INFORMATION SYSTEM also includes eight so-called MINI Experience Modes. In theory, these are different styles of how multimedia should look. But they are so much more than styles. Some change things about the car itself, opening the windows or turning up the music. One mode will even turn off your electronic stabilization system while driving.

And some are distinctly comical - but even that is completely in the spirit of this brand, which was Mr. Bean's favourite car.

The new Countryman is the first Mini with a full range of electronic assistants, including Level 2 autonomous driving, where you can let the car drive itself on the highway. But you won't need that, as well as the built-in video games and TV channels. Why? Because the biggest fun in this car is just driving it. ■



► усещане новата кола се чувства отчетливо по-бърза.

ВОЛАНЪТ Е НЕ ПРОСТО ДИРЕКТЕН, а е фантастично бърз и прецизен, и наистина убедително създава усещането, че сте в малка и много пъргава кола.

Това усещане изчезва само ако влезете с висока скорост в някой остър завои, когато тежлото на този автомобил все пак напомня за себе си. При такова каране твърде бързият волан се превръща в пречка. Но броят на хората, които ще се правят на рали пилоти с този семеен кросоувър, е близък до нулата. А за всички останали новите настройки ще са далеч по-забавни от досегашните.

Скоростната кутия е нова - вместо стария механизъм на Aisin, тук получавате седемстепенен автоматик с двоен съединител от Getrag, който работи бързо и адекватно. Окачването също е запазило онази толкова типична за Mini склонност да реагира и на най-малкото предизвикателство. Човек, свикнал с мекотата на някой Mercedes, вероятно ще се изнерви от този автомобил. Но ако обичате усещането за динамика, това Mini е в състояние да закрепи една перманентна широка усмивка на физиономията ви.

В СЪЩОТО ВРЕМЕ НА ДЪЛЪГ МАГИСТРАЛЕН ПРЕХОД този автомобил е ком-

фортен, тих и отпускателен. Звукът на 4-цилиндровия двигател не е лош, но не е и нещо забележително. За да го направят по-интересен, инженерите на Mini са му добавили един звуков синтезатор. На моменти той работи добре, но като цяло създава същото усещане като радостта на някой, който ви държи пари, ако ви срещне случайно на улицата: леко фалшиво.

Все пак сме склонни да простим това заради отличното управление и безкомпромисните спирачки. Във варианта с 20-цолови джанти всъщност спирачните апарати идват директно от предишното поколение на BMW M2, и са в състояние да ви треснат главата в таблото, ако ги натиснете рязко и случайно сте забравили за предпазния колан.

ЗА ЩАСТИЕ ВЪПРОСНОТО ТАБЛО е толкова семпло и меко, че едва ли ще причини поражения. Дизайнерите са разчистили безмилостно всичко, което им разваля минималистичната концепция. В резултат на централната конзола ви остават само лостчето за предавките, това за запалването, едно въртящо се копче за силата на звука, и още три-четири бутона за неща като аварийните светлини.

Всичко останало е прехвърлено върху кръглия OLED дисплей на информационната система, който, настояват от Mini,

действа на същия принцип като смартфона ви, и не би трябвало да изисква никакво привикване. Всъщност не е така: менюта и подменюта са толкова много, че ще ви трябват ден-два да свикнете с основните операции. За компенсация графиките на екрана са чудесни, и има безброй нови функции, особено в развлекателната област.

ИНФОРМАЦИОННАТА СИСТЕМА ВКЛЮЧВА и осем така наречени MINI Experience Modes. На теория това са различни стилове как да изглежда мултимедията. Но всъщност са много повече от стилове. Някои променят неща по самия автомобил, като отварят шибетаха или усилват музиката. Единият режим даже ще ви изключи електронната стабилизираща система при шофиране. А някои са отчетливо комични - но даже и това е напълно в духа на тази марка, която бе любимата кола на мистър Бийн.

Новият Countryman е първото Mini с пълния набор електронни асистенти, включително за ниво 2 на автономно шофиране, при което можете да оставите колата да се кара сама на магистралата. Само че и това, както и възрастните видеоигри и телевизионни канали, изобщо няма да ви трябват. Защо ли? Защото най-голямото развлечение в този автомобил е просто да го карате. ■



94 | ПЕПЕЛЯШКА НОСИ PRADA
CINDERELLA WEARS PRADA

110 | КОГАТО НЕБЕТО СИ ВЗЕМЕ ДАРОВЕТЕ
WHEN HEAVEN TAKES ITS GIFTS BACK

85 | НАЙ-ОЧАКВАНИТЕ ФИЛМИ ПРЕЗ 2024
THE MOST ANTICIPATED MOVIES OF 2024

АФИШ



КЛАСИКА

ЕЛЕНА БАШКИРОВА // На 21 март голямата руско-френска пианистка Елена Башкирова под диригентството на Найден Тодоров ще зарадва софийската публика с две произведения на Бетовен, които рядко се изпълняват у нас: Концерт за пиано и оркестър номер 4, и Симфония номер 4. Башкирова успя да вмъкне гостуването в София между изявите си с Берлинската филхармония, в миланската Скала и в Театро Сан Карло в Неапол.

21 март, зала България, София

CLASSIC

ELENA BASHKIROVA // On March 21, the great Russian-French pianist Elena Bashkirova, conducted by Nayden Todorov, will delight the Sofia audience with two Beethoven works that are rarely performed in our country: Concerto for Piano and Orchestra No. 4 and Symphony No. 4. Bashkirova managed to fit the visit to Sofia between his appearances with the Berlin Philharmonic, at Milan's Scala and at the Teatro San Carlo in Naples.

March 21, Bulgaria hall, Sofia



ГЕОПОЛИТИКА

ГОЛЯМАТА ЗАБЛУДА // Джон Миършаймър е един от най-влиятелните мислители в областта на геополитиката, а основната теза на нашумялата му книга "Голямата заблуда" е, че либералният идеализъм, възприет от Запада и особено от САЩ в управлението на световните дела, е в корена на повечето съвременни проблеми. Миършаймър говори за "пристрастяването" на суперсилата САЩ към състоянието на постоянна война, и пророкува, че ако Китай продължава развитието си със същите темпове, конфликтът между гигантите е неизбежен.

Издателство Изток-Запад

GEOPOLITICS

THE GREAT DELUSION // John Mearsheimer is one of the most influential thinkers in the field of geopolitics, and the main thesis of his famous book "The Great Delusion" is that the liberal idealism adopted by the West and especially by the US in the management of world affairs is in the root of most modern problems. Mearsheimer speaks of the US superpower's "addiction" to a state of permanent war, and predicts that if China continues to develop at the same pace, conflict between the giants is inevitable.

East-West Publishing House



КОНЦЕРТ

VILLE VALLO // Прочутият финландски певец и бивш фронтмен на HIM Виле Вало идва в София за 18-ата годишнина на радио "Тангра" и ще свири с новата си група VV в клуб Joy Station. Концертът е част от турнето за представяне на дебютния албум на формацията, наречен Neon Noir. Издаден в края на миналата година, той веднага влезе в германския Топ 5 и бе посрещнат госта позитивно от критиката.

6 април, София

CONCERT

VILLE VALO // The famous Finnish singer and former frontman of HIM Ville Valo is coming to Sofia for the 18th anniversary of Radio "Tangra" and will play with his new band VV at Joy Station club. The concert is part of the tour to present the band's debut album, called Neon Noir. Released at the end of last year, it immediately entered the German Top 5 and was received quite positively by critics.

April 6, Sofia

EN

POSTER

ПСИХОЛОГИЯ

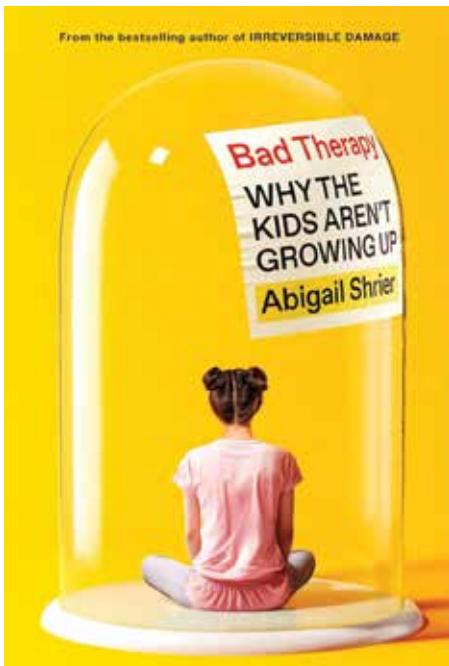
ЛОША ТЕРАПИЯ // Така нареченото "поколение Z" - тоест родените между 1997 и 2012 - имат най-лошото ментално здраве от всички досега, твърди нашумялата авторка Абигейл Шрайър. Расте броят на младежките самоубийства и на изписваните на младежи анти-депресанти. Според Шрайър главната причина за това е... съвременната психология и модерните начини за "внимателно" възпитание. Отгледаните по този начин деца страдат от неувереност и често стигат дори до насилие в отчаяната си нужда от възрастен, който да поеме отговорността.

Издателство Sentinel

PSYCHOLOGY

BAD THERAPY // So-called "Generation Z" — that is, those born between 1997 and 2012 — have the worst mental health ever, according to acclaimed author Abigail Schreier. The number of youth suicides and the number of anti-depressants prescribed to young people is on the rise. According to Schreier, the main reason for this is... modern psychology and new ways of "gentle" parenting. Children raised in this way suffer from insecurity and often even resort to violence in their desperate need for an adult to take responsibility.

Sentinel Publishing



РОК

SMOKIE // Легендите на британския рок се връщат за нов концерт в България точно десетилетие след първия. Разбира се, от оригиналния състав на групата от 60-те и 70-те, воден от Крис Норман, не е останал никои, но Стив Пинел и Мартин Бюлърг са с групата от 80-те, а Мик Макконъл - от 1996, така че не им липсва опит. Очаквайте всички големи хитове, включително Living Next Door to Alice, Lay Back in the Arms of Someone и I'll Meet You at Midnight.

7 април, София, НДК

ROCK

SMOKIE // The legends of British rock are coming back for a new concert in Bulgaria exactly a decade after the first one. Of course, none of the band's original line-up from the 60s and 70s led by Chris Norman remain, but Steve Pinnell and Martin Bullard have been with the band since the 80s and Mick McConnell since 1996, so they do not lack experience. Expect all the big hits including Living Next Door to Alice, Lay Back in the Arms of Someone and I'll Meet You at Midnight.

April 7, Sofia, NDK



БОЙНИ ИЗКУСТВА

SENSHI 21 // 21-ото издание на международната бойна галавечер SENSHI 21 ще се проведе в Двореца на културата и спорта във Варна на 20 април. Програмата включва 14 битки между световни имена, в различни категории и стилове, като звездят на вечерта ще е бенефисният мач на Владимир Вълев - Питбула. Билети се продават в мрежата на Eventim.bg, можете да гледате боеве и по телевизия Bulgaria ON AIR и на сайта боеc.bg.

20 април, ДКС, Варна

MARTIAL ARTS

SENSHI 21 // The 21st edition of the international fighting gala evening SENSHI 21 will be held at the Palace of Culture and Sports in Varna on April 20. The program includes 14 fights between well-known international names, in different categories and styles, and the highlight of the evening will be the benefit match of Vladimir Valev - The Pitbull. Tickets are sold on the Eventim.bg network, you can also watch fights on Bulgaria ON AIR TV and on the боеc.bg website.

April 20, DKS, Varna



Малдиви

Знаеш ли, че кокосовата палма е националното дърво на Малдивите. То дори е намерило място на техния флаг. Виж Малдивите през нови очи..

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



НАЙ-ОЧАКВАНИТЕ ФИЛМИ ПРЕЗ 2024

THE MOST ANTICIPATED MOVIES OF 2024

От новата "Крайпътна къща" до "Гладиатор" 2: Как Холивуд се оказва във властта на римейка и продължението

Телевизията, някога презрян и беден роднина на киното, сега си отмъщава с пълна сила за униженията. Телевизионните сериали с лекота привличат най-големите таланти, особено в областта на сценариите, и оставят на Холивуд само огризките. Мощната някога филмова индустрия сама е принудена да прибегва към серийния метод. Това никога не е било толкова видимо, колкото в началото на новата киногодина: около 95% от очакваните нови филми през 2024 са или продължения, или римейк на стари ленти, или са вдъхновени от видеоигри. Кое не значи непременно, че няма да са интересни, разбира се. Ето заглавията, които може и да ни мотивират да се охарчим за пуканки.

From the new Road House to Gladiator 2: How Hollywood found itself in the trap of remakes and sequels

Television, once a despised and poor relative of the cinema, now avenges the humiliations with full force. TV series easily attract the greatest talent, especially in the writing field, and leave Hollywood with only the scraps.

The once mighty film industry itself is forced to resort to the serial method. This has never been more apparent than at the start of the new film year: around 95% of expected new films in 2024 are either sequels, remakes of old films, or inspired by video games. Which doesn't necessarily mean they won't be interesting, of course. Here are the headlines that might motivate us to splurge on popcorn.

КРАЙПЪТНА КЪЩА ROAD HOUSE

Онзи потискащ момент, в който култовите филми от детството ви са толкова остарели, че никой не ги помни и трябва да им се направи ремейк. Тук вместо Патрик Суейзи получавате Джейк Джилънхол, но историята е добре позната: бивш професионален боец е притиснат от живота да приеме първата възможна оферта за работа - като охрана в крайпътна заведение. Естествено, там скоро ще се изправи срещу новия си най-голям враг - не друг, а Конър Макгрегър. Използването на прочути спортисти за привличане на интерес към филмите е ужасно клише, знаем. Но също така знаем, че работи отлично.

Кога: 21 март

That depressing moment when the cult movies from your childhood are so outdated that no one remembers them and they need to be remade. Here, instead of Patrick Swayze, you get Jake Gyllenhaal, but the story is well known: a former professional fighter is pressured by life to accept the first possible job offer - as a security guard at a roadside establishment. Naturally, there he will soon face his new greatest enemy - none other than Conor McGregor. Using famous athletes to drum up interest in movies is a terrible cliché, we know. But we also know it works great.

When: March 21

АЗ, КАПИТАНЪТ IO CAPITANO

Може би най-трогателната история от номинираните за най-добър чуждестранен филм тази година - макар че киноакадемията по утвърдена традиция предпочете да даде наградата на историята за Холокоста. Io Capitano на италианския режисьор Матео Гароне проследява историята на две момчета от Сенегал, решили да потърсят по-добър живот в Италия, и всички чудовищни препятствия и хора, с които се сблъскват по пътя си. Но ужасите на емиграцията не



могат да заглушат надеждата. **Кога:** Засега не попада в плановите на българските дистрибутори, но се надяваме да го гочакаме на някой фест или в стрийминг платформите.

Perhaps the most poignant story of the Oscar nominees for Best Foreign Film this year - although the film academy, by established tradition, preferred to give the award to a story about the Holocaust. Italian director Matteo Garrone's Io Capitano follows the story of two Senegalese boys who decide to seek a better life in Europe, and all the monstrous obstacles and people they encounter along the way. But the horrors of emigration cannot suffocate hope. **When:** So far it is not included in the plans of the Bulgarian distributors, but we hope to see it at some festival or on the streaming platforms.

ОТВЪТРЕ НАВЪН 2 INSIDE OUT 2

Един от най-запознаващите (и подходящи за възрастни) филми на Pixar получава продължение. В него Райли, главната героиня, вече е тийнейджър - и настъпва времето към петте основни емоции в главата ѝ - Радост, Тъга, Отврат, Страх и Гняв лют - да се присъедини и още една. Този път режисьор е не гениалният Питър Доктър, а Келси Ман. Пък и кога продълженията са били на нивото

на оригиналите? Но въпреки това ни е пределно ясно, че няма как да не го гледате.

Кога: юни

One of Pixar's most touching (and adult-friendly) films is getting a sequel. In it, Riley, the main character, is now a teenager - and it's time for the five main emotions in her head - Joy, Sadness, Disgust, Fear and Fury - to be joined by one more. This time the director is not the genius Pete Docter, but Kelsey Mann. Also, when have the sequels lived up to the originals? But despite this, it is very clear to us that we cannot help but watch it.

When: June

ГРАЖДАНСКА ВОЙНА CIVIL WAR

Алекс Гарланд се прочу като сценарист (с "Плажът" и "28 дни по-късно" на Дани Бойл), после направи име и като режисьор (Ex Machina), а сега обявява, че за последен път сяда на режисьорското столче за "Гражданска война", преди отново да се посвети изцяло на писането. Моментът изглежда много удачен за видим един филм за раздори, насилие и хаос в Америка. Отцепилите се Калифорния и Тексас водят втора гражданска война срещу федералното правителство, което все повече се превръща в диктатура, а екип от журналисти проследява цялата ескалация на конфликта. **Кога:** 12 април



I.S.S.



The Wild Robot

Alex Garland made a name for himself as a screenwriter (with *The Beach* and Danny Boyle's *28 Days Later*), then he made a name for himself as a director (*Ex Machina*), and now he has announced that he will sit in the director's chair for the last time with *Civil War*, before devoting himself fully to writing again. The timing seems very appropriate to see a film about strife, violence and chaos in America. Breakaway California and Texas wage a second civil war against the federal government, which is increasingly becoming a dictatorship, and a team of journalists follows the entire escalation of the conflict.

When: April 12

МКС I.S.S.

Ако Втората гражданска война в САЩ не ви звучи достатъчно вълнуващо, почакайте до април за Третата световна, видяна през очите на космонавтите от Международната космическа станция. Смесеният американско-руски екипаж изпада в твърде сложна ситуация, след като двете държави се опитват взаимно да се унищожат. Следват множество неочаквани съюзи, измени, подлостни, насилие и едно откритие, което потенциално може да спаси човечеството.

Кога: 26 април

If American Civil War II doesn't sound exciting enough, wait until April for *World War III* as seen through the eyes of astronauts from the International Space Station. The mixed American-Russian crew finds themselves in a very complicated situation after the two countries try to destroy each other. What follows is a host of unexpected alliances, betrayals, villainy, violence and a discovery that could potentially save humanity.

When: April 26

ДИВИЯТ РОБОТ THE WILD ROBOT

Ето ви най-после една история, която не е нито продължение, нито римейк. "Дивият робот" е анимация по едноименния бестселър на Питър Браун и разказва историята на робот, претърпял катастрофа и озовал се на необитаем остров. За да оцелее, той ще трябва да надмогне заложената в него програма. Режисьор и сценарист е Крис Сандърс ("Лило и Стич", "Как да тренираш дракон"), а оригиналните гласове са на Лупита Ньонго, Педро Паскал, Бил Най, Марк Хамил.

Кога: септември

Here is finally a story that is neither a sequel nor a remake. "The Wild Robot" is an animation based

on the bestseller of the same name by Peter Brown and tells the story of a robot that suffered an accident and ended up on a deserted island. To survive, he will have to overcome his programming. Directed and written by Chris Sanders ("Lilo and Stitch", "How to Train Your Dragon"), the original voices of Lupita Nyong'o, Pedro Pascal, Bill Nye, and Mark Hamill.

When: September

ЛОВЦИ НА ДУХОВЕ: ЗАМРЪЗНАЛА ИМПЕРИЯ GHOSTBUSTERS: FROZEN EMPIRE

Изтупването на праха от старите хитове се оказва доста доходна работа в Холивуд. След възкресяването на ловците на духове с *Ghostbusters: Afterlife*, сега се появява нова история със същите герои, пресъздадени от Пол Ръд, Кари Куун, Фин Улфхарг и Маккена Грейс. Семейство Спенгълър и приятелите им се връщат в Ню Йорк и възкресяват службата за борба с призраци в добре познатата ви стара пожарна - и, естествено, веднага се сблъскват с ново опасно зло.

Кога: през април

Dusting off old hits turns out to be quite a lucrative business in Hollywood. After resurrecting *Ghostbusters* with *Ghostbusters: After-*

ПРОДЪЛЖЕНИЯ

КРАЛСТВОТО НА ПЛАНЕТАТА НА

МАЙМУНИТЕ: Четвърта част от уж замислената като трилогия поредица, която показва Земята в далечното бъдеще, в което хората са подвели, а маймуните са доминиращият разумен вид.

ГАРВАНЪТ: Римейк на филма, по време на снимките на който трагично загина при злополука Брендън Лий. Сега в главната роля е Бил Скарскард, който се завръща от оня свят, за да отмъсти за смъртта на годеницата си.

A QUIET PLACE: DAY ONE. Четвърта част от поредицата за "тихото място", където не трябва да вдигаш никакъв шум, за да не те чуят злоещите извънземни. С Лупита Ньонго в главната роля.

MISSION: IMPOSSIBLE - DEAD

RECKONING PT. 2. Втората част от поредното приключение, в което неуморният Том Круз настоява сам да си прави каскадите.

TWISTERS: Още едно продължение - на оригиналния *Twister* с Хелън Хънт и Бил Пакстън, посветен на преследването на торнадо в Оклахома.

DEADPOOL & WOLVERINE: Хю Джекман окончателно се бе отказал да играе *Wolverine*, но сега е бил убеден от Райън Рейнолдс да възкреси героя си за едно съвместно приключение с Дедпул, изпълнено, без съмнение, с пиперлив език.

ALIEN: ROMULUS: N-то поред продължение на "Пришлелеца", в което вече няма и помен нито от Ридли Скот, нито от Сигърни Уивър.

JOKER: FOLIE À DEUX. Продължението на "Жокера" връща на екран Хоакин Финикс в доста добра компания: Лейди Гага, Брендън Глийсън, Зази Бийтз, Стив Кугън.





Furiosa

life, now comes a new story with the same characters recreated by Paul Rudd, Carrie Coon, Finn Wolfhard and McKenna Grace. The Spanglers and their friends return to New York and resurrect the anti-ghost department at your familiar old fire station - and, of course, they immediately encounter a dangerous new evil.

When: in April

ВЛАСТЕЛИНЪТ НА ПРЪСТЕНИТЕ: ВОЙНАТА НА РОХИРИМИТЕ
THE LORD OF THE RINGS: THE WAR OF THE ROHIRRIM

След колосалния успех на трилогията на Питър Джексън е ясно, че киноиндустрията няма да спре да посяга към вселената на Толкин. Поредният опит е анимация, на японския режисьор Кенджи Камияма, но с консултантските съвети на Филипа Бойънс, която написа сценария за "Властелина" на Джексън. Историята тук се връща над 250 години преди тази на Загругата на пръстена, към един критичен момент за Рохан и неговия крал Шлем Крпкоръкия (озвучен от самия Брайън Кокс).

Кога: декември

After the colossal success of Peter Jackson's trilogy, it is clear that the film industry will not stop reaching into Tolkien's universe.

The next attempt is an animation, by Japanese director Kenji Kamiyama, but with the consulting advice of Philippa Boyens, who wrote the script for Jackson's trilogy. The story here goes back 250 years before the events of The Fellowship of the Ring, to a critical moment for Rohan and his king Helm Hammerhand (voiced by Brian Cox himself).

When: December

МЪНКИМЕН
MONKEY MAN

Това е историята на Хлапето (Дев Пател от "Беднякът милионер" и "Нюзрум"), което всяка вечер се качва на арената за нелегални боеве, носейки маймунска маска, за да бъде пребито за пари от гругите бойци. Накрая натрупалият невиджани гози потиснат гняв герой успява да проникне в елита на града и да осъществи едно кърваво отмъщение в най-добрите традиции на Холивуд. Самият Пател е режисьор, а прочутият Джордън Пийл е продуцент на този филм, предвиден първоначално само за Netflix, но впоследствие пренасочен и към киносалоните.

Кога: 5 април

This is the story of the Kid (Dev Patel of "The Poor Millionaire"

and "The Newsroom") who goes into the illegal fighting arena every night, wearing a monkey mask, to be beaten for money by the other fighters. Finally, the hero, who has accumulated unprecedented doses of repressed anger, manages to penetrate the elite of the city and carry out bloody revenge in the best traditions of Hollywood. Patel himself is the director and the famous Jordan Peele is the producer of this film, which was originally intended only for Netflix but was later redirected to cinemas.

When: April 5

БОРДЪРЛЕНДС
BORDERLANDS

Когато говорехме за безсилието на Холивуд да създава оригинални истории напоследък и за поголовното прибягване към продължения и римейк, пропуснахме един друг сериозен източник на вдъхновение - видеогигите. Поредната адаптация от компютъра за киноекрана ще дойде през лятото с Borderlands, в който съставът е впечатляващ: Кейт Бланшет, Кевин Харт, Джейми Ли Къртис, Джек Блек... Лилит е жена с мистериозно минало и отчетливо пренебрежение към закона, която се завръща на родната си планета Пангора да издирва загадъчно изчезнало момиче -



Gladiator 2



Civil War

и събира необикновен отбор, който да ѝ помогне.

Кога: август

When we talked about Hollywood's inability to create original stories lately and the general resort to sequels and remakes, we left out another major source of inspiration - video games. Another PC-to-screen adaptation will come this summer with *Borderlands*, featuring an impressive cast: Cate Blanchett, Kevin Hart, Jamie Lee Curtis, and Jack Black... Liliith is a woman with a mysterious past and a distinct disdain for the law who returns to her home planet of Pandora to search for a mysteriously missing girl - and gathers an extraordinary team to help her.

When: August

НАЕМЕН УБИЕЦ HIT MAN

Новата лента на Ричард Линклейтър ("Преди полунощ", "Юношество") дебютира на филмовия фестивал във Венеция и получи подчертано ласкави отзиви, но по неведоми причини разпространението на филма за широка публика (по Netflix) се забави с месеци. Базиран на истинска история, филмът ни показва един професор с безукорни маниери, на когото изведнъж се налага да започне да се представя като сериен убиец. На моменти мрачна, на моменти много

смешна романтична комедия с Глен Пауъл в главната роля.

Кога: юни

Richard Linklater's new film ("Before Midnight," "Adolescence") debuted at the Venice Film Festival to overwhelmingly favourable reviews, but for unknown reasons, the film's release to the general public (on Netflix) has been delayed for months. Based on a true story, the film shows us a professor with impeccable manners who suddenly has to start posing as a serial killer. At times dark, at times very funny romantic comedy starring Glenn Powell.

When: June

МОТОРДЖИИ THE BIKERIDERS

Тази лента на Джеф Никълс проследява възхода и падението на чикагска банда мотоциклетисти в края на 60-те години. Първоначалната група аутсайдери постепенно се превръща в могъща престъпна организация, която не се колебае да прибегва към насилие, когато трябва. В ролите са Том Харди, Майкъл Шанън и новият любимец на Холивуд Остин Бътлър ("Елвис", *Masters of the Air*).

Кога: юни

This Jeff Nichols movie follows the rise and fall of a Chicago

biker gang in the late 1960s. The original group of outsiders gradually becomes a powerful criminal organization that does not hesitate to resort to violence when necessary. Starring Tom Hardy, Michael Shannon and Hollywood's new favourite Austin Butler (*Elvis* *Masters of the Air*).
When: June

АЗ, ПРОКЛЕТНИКЪТ 4 DESPICABLE ME 4

Някои се задоволяват с по едно или две продължения, но Крис Мелегандри е на път да извлече шести полнометражен филм за Гру и минионите. В него пак ще видим познатите ни герои (озвучени в оригинала от Стийв Карел, Кристен Уийг и Стив Кузън), но срещу тях се изправят нови злодеи - Максим Злия (с гласа на Уил Феръл) и фаталната му приятелка (София Вергара).

Кога: юли

Some settle for a sequel or two, but Chris Meledandri is about to pull off a sixth Gru and the Minions feature. In it, we will again see our familiar characters (voiced in the original by Steve Carell, Kristen Wiig and Steve Coogan), but new villains face them - Maxim the Evil One (voiced by Will Ferrell) and his fatal girlfriend (Sofia Vergara).
When: July



Borderlands

SEQUENCES, SEQUENCES

THE KINGDOM OF THE PLANET OF THE APES: The fourth instalment in a purported trilogy that shows Earth in the distant future where humans have gone wild and apes are the dominant sentient species.

THE CROW: A remake of the film during which Brendan Lee was tragically killed in an accident. Now starring Bill Skarsgard, who returns from the other world to avenge the death of his fiancée.
A QUIET PLACE: DAY ONE. The fourth part of the series about the "quiet place" where you don't have to make any noise so the creepy aliens don't hear you. Starring Lupita Nyong'o.

MISSION: IMPOSSIBLE - DEAD RECKONING PT. 2. The second part of another adventure in which the tireless Tom Cruise insists on doing the stunts himself.

TWISTERS: Another follow-up to the original Twister with Helen Hunt and Bill Paxton chasing a tornado in Oklahoma.

DEADPOOL & WOLVERINE: Hugh Jackman had given up on playing Wolverine, but now he's been persuaded by Ryan Reynolds to resurrect his character for a joint adventure with Deadpool, filled, no doubt, with peppery language.

ALIEN: ROMULUS: The N-th consecutive sequel to "The Alien", in which there is no mention of either Ridley Scott or Sigourney Weaver.

JOKER: FOLIE À DEUX. The sequel to "The Joker" brings Joaquin Phoenix back to the screen in pretty good company: Lady Gaga, Brendan Gleeson, Zazie Beetz, and Steve Coogan.



Joker-2



Inside Out 2



ФЮРИОЗА FURIOSA

Никога не разбрахме ентусиазма, който обхвана публиката отвъд океана около "Лудия Макс: Пътят на яростта" (ентусиазъм до степен да го номинират за "Оскар" за най-добър филм). Но ако и за вас естетиката на заснемане надмозва острата безсмисленост на сюжета, сега се задава предисторията. Аня Тејлър-Джой (The Queen's Gambit) замества тук Шарлиз Терон в ролята на Фюриоза, а компания на екрана ще ѝ прави Крис Хемсуърт (в ролята на злодея, за разнообразие).
Кога: май

We never understood the enthusiasm that swept overseas audiences around Mad Max: Fury Road (enthusiasm to the point of earning it an Oscar nomination for Best Picture). But if, for you, the aesthetics of filming outweigh the sharp senselessness of the plot, now the background is set. Anya Taylor-Joy (The Queen's Gambit) replaces Charlize Theron as Furiosa here, and she will be joined on screen by Chris Hemsworth (as the villain, just for change).
When: May

КАСКАДЪОРЪТ THE FALL GUY

"Екшън с елементи на комедия" е предпочитаният жанр на режисьора Дейвид Лиъч (The Bullet Train), така че очаквайте госта от същото и в тази лента с Райън Гослинг и Емили Блънт. Героят на Гослинг е застаряващ каскадьор с някои специални умения. Героинята на Блънт е неговата бивша приятелка, чийто дебют като режисьор е заплашен от провал заради мистериозното изчезване на водещия актьор. Каскадьорът решава да се опита да го открие, но загадката само още повече се задълбочава. Ако ви звучи познато, то е, защото това е поредният римейк - този път на сериал от началото на 80-те с Лиу Мејджърс (даже са намерили Мејджърс да изиграе една малка роля и тук).
Кога: 2 май

"Action with comedy elements" is director David Leitch's (The Bullet Train) genre of choice, so expect plenty of the same in this Ryan Gosling and Emily Blunt flick. Gosling's character is an ageing stuntman with some special skills. Blunt's heroine is his ex-girlfriend, whose directorial debut is marred by failure due to the mysterious

disappearance of the lead actor. The stuntman decides to try to find him, but the mystery only deepens. If that sounds familiar, that's because it's another remake - this time of an early '80s series starring Lee Majors (they even got Majors to play a small part here, too).
When: May 2

ГЛАДИАТОР 2 GLADIATOR 2

Четвърт век по-късно Ридли Скот се връща към своята представа за Древния Рим, вече без загиналия в първата част Ръсел Кроу, но с изгряващата звезда Пол Мескал, а също и с Педро Паскал, Дензъл Уошингтън, Джимон Хонсу и Дерек Джейкъби. Премиерата бе отложена госта от стачката на сценаристите, дано да си е струвало.
Кога: ноември

A quarter of a century later, Ridley Scott returns to his vision of Ancient Rome, now without Russell Crowe, who died in the first part, but with rising star Paul Mezcal, as well as Pedro Pascal, Denzel Washington, Djimon Hounsou and Derek Jacobi. The premiere was delayed quite a bit by the writers' strike, let's hope it was worth it.
When: November

ссб

BONUS



ПАЗАРУВАЙ С ОТСТЪПКА ЗА ВСЯКА ПОКУПКА



Централна Кооперативна Банка
Важният си ти.

JOIN BULGARIA AIR AS A PILOT


The national carrier of Bulgaria is recruiting experienced pilots to join its expanding fleet:

Airbus A320 type rated
captain and first officer



FLY
GOOD

FEEL
GOOD

Learn more at www.air.bg 



НЕПОБЕДИМИЯТ МИТ ЗА ВОДАТА С ЛИМОН

Лъжата може да обиколи света, преди истината дори да си е обула ботушите, казваше Тери Пратчет. Това никога не е било толкова валидно, колкото днес - в епохата, в която всяка измислица, фалшификация или откровена глупост може да живее няколко живота в социалните мрежи, дълго след като е била оборена или разобличена. Точно такъв е случаят с безбройните "чудотворни" начини да подобрите здравето си, прокламирани чрез Instagram, TikTok и подобните им. Например като пиете... лимонова вода. Какво е лимонова вода ли? Точно каквото подсказва името: вода с изцеден в нея лимон. Но ако се вярва на цял полк видни инфлуенсъри - като Наоми Кембъл и Гуинет Полтроу например - това не е просто течност с цитрусов аромат, а вълшебно средство, което ще ви направи по-здрав, по-слаби, ще подобри настроението ви и даже, според някои особено нагли "нутриционисти", ще ви излекува от рак. Повечето от тези твърдения са откровено нелепи. Но във вълшебния свят на социалните мрежи, където всеки вярва на всичко, това няма значение. Тагът #LemonWater вече има над четвърт милиард гледания в TikTok.

Каква е истината според учените? Пиенето на вода с пряно изцеден лимонов сок в нея сутрин и на гладно действително може да донесе полза на организма - но не в мащаба, в който твърдят онлайн знаменитостите. Лимоновата киселина стимулира метаболизма. Освен това лимонът е добър източник на витамин С, който има противовъзпалително действие, помага срещу бръчки и улеснява усвояването на желязо от организма. Един цял лимон съдържа около 20% от дневната норма витамин С. Но упражнението има смисъл само със студена вода. В горещата витаминът се разгражда до съединения, от които тялото няма полза.

Лимоновата вода обаче по никакъв начин не "почиства" организма, както твърдят много самозвани експерти. Т. нар. "детоксикация" се извършва не с пиенето на определени напитки, а от черния дроб и бъбреците. Нито пък лимоните имат какъвто и да било доказан ефект върху раковите клетки. И не помагат да отслабнете - освен ако чашата вода с лимон не замести навика ви да пиете нещо с много захар. ■

THE INVINCIBLE LEMON WATER MYTH

A lie can go around the world before the truth even has its boots on, Terry Pratchett used to say. This has never been more true than today, in an age where any fabrication, forgery or outright stupidity can live several lives on social media, long after it has been debunked or exposed. Such is the case with the countless "miracle" ways to improve your health touted through Instagram, TikTok and the like. For example by drinking... lemon water.

What is lemon water? Exactly what the name suggests: water with lemon squeezed into it. But if a whole regiment of prominent influencers - like Naomi Campbell and Gwyneth Paltrow, for example - are to be believed, this is not just a citrus-scented liquid, but a magical remedy that will make you healthier, leaner, improve your mood and even, according to some particularly cheeky "nutritionists", it will cure you of cancer. Most of these claims are frankly ridiculous. But in the magical world of social media, where everyone believes anything, it doesn't matter. The #LemonWater tag has already reached over a quarter of a billion views on TikTok.

What is the truth according to scientists? Drinking water with freshly squeezed lemon juice in it in the morning and on an empty stomach can actually benefit the body - but not to the extent that online celebrities claim. Citric acid stimulates the metabolism. In addition, lemon is a good source of vitamin C, which has an anti-inflammatory effect, helps against wrinkles and facilitates the absorption of iron by the body. One whole lemon contains about 20% of the daily norm of vitamin C. But the exercise only makes sense with cold water. In the heat, the vitamin breaks down into compounds that the body has no use for. However, lemon water does not "cleanse" the body in any way, as many self-proclaimed experts claim. The so-called "detoxification" is carried out not by drinking certain drinks, but by the liver and kidneys. Nor do lemons have any proven effect on cancer cells. And they don't help you lose weight - unless the glass of lemon water replaces your habit of drinking something with a lot of sugar in it. ■



ЦЕПЕЛ ЯШКА НОСИ PRADA

CINDERELLA WEARS PRADA



Милано, "бизнес столицата" на Италия, често е пренебрегван заради Рим, Венеция и Флоренция. Но това е крайно незаслужено

Milan, the "business capital" of Italy, is often overlooked for Rome, Venice and Florence. But this is not deserved

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / By KALIN ANGELOV
Фотография / Photography iSTOCK

Сред италианските градове на Милано се пада ролята на Пепеляшка - винаги свит в кухнята, винаги в сажги и тъмни дрехи, докато хората се заглеждат в античното величие на Рим, в ренансовата прелест на Флоренция, в кулинарните вакханалии на Болоня или в романтиката на Верона. Но истината е, че под "сажгите" се крие един от най-приятните и атрактивни градове в Европа. Струва си да си присвоим ролята на добрата кръстница, за да ви запознаем с него. Защото Милано е не само икономическата, финансовата и футболната, но и естетическата столица на Италия.

Among Italian cities, Milan plays the role of Cinderella - always curled up in the kitchen, always in soot and dark clothes, while people gaze at the ancient grandeur of Rome, the Renaissance charm of Florence, the culinary bacchanalia of Bologna or the romance of Verona. But the truth is that under the "soot" lies one of the most pleasant and attractive cities in Europe. It is worth assuming the role of the good godmother to introduce you to this city. Because Milan is not only the economic, financial and football, but also the aesthetic capital of Italy.

ВСИЧКИ ПЪТИЩА ВОДЯТ КЪМ ДУОМОТО

ALL ROADS LEAD TO THE DUOMO

Сърцето на града и обичайна стартова точка за всички обиколки е "дуомото", тоест катедралата Santa Maria Nascente - най-голямата в Италия и четвъртата по големина в света. Улиците на стария Милано започват радиално от нея, така че рано или късно ще се озовете там, дори да не искате.

Дуомото е един от най-епичните строежи в цялата италианска история. Започнато е още през 1386, когато един управник от фамилията Висконти решил да се хареса на народа и да заличи лошите спомени, оставени от предшественика му. После обаче най-различни спънки започнали да бавят проекта; постепенно злоупотребите и кражбите станали толкова масови, че и до днес в местния диалект този строеж е нарицателно за работа, за която са ти платили, но не си свършил. Чак през 1806 година Наполеон, който се готвел да бъде коронован за крал на Италия, наредил фасадата да бъде довършена с пари от френската хазна. Тези пари никога не били платени, но поне работата най-после приключила.

Самите мащаби на дуомото пленяват ума, и са привличали безброй писатели и поети. Пърси Шели идвал в храма, за да чете на спокойствие; колегата му Алфред Тенисън се качвал на покрива, за да съзерцава пейзажа. Марк Твен след посещението си през 1867 пише: "Толкова грандиозна, тържествена, огромна! И все пак толкова деликатна, ефирна, изящна!".

The heart of the city and the usual starting point for all tours is the "Duomo", that is, the Cathedral of Santa Maria Nascente - the largest in Italy and the fourth largest in the world. The streets of old Milan start radially from it, so sooner or later you will end up there, even if you don't want to.

The Duomo is one of the most epic constructions in all of Italian history. It started back in 1386 when a ruler from the Visconti family decided to please the people and erase the bad memories left by his predecessor. Then, however, various stumbling blocks began to slow down the project; gradually the abuses and thefts became so widespread that even today in the local dialect this construction is a byword for a job you were paid for, but you didn't finish.

Only in 1806, Napoleon, who was preparing to be crowned king of Italy, ordered the facade to be completed with money from the French treasury. That money was never paid, but at least the job was finally done. The sheer scale of the Duomo captivates the mind and has attracted countless writers and poets. Percy Shelley used to come to the temple to read in peace; his colleague Alfred Tennyson used to go up on the roof to contemplate the scenery. Mark Twain wrote after his visit in 1867: "So grand, solemn, huge! And yet so delicate, ethereal, exquisite!".









КАПАНИТЕ НА ЗЛАТНИЯ ПРАВОЪГЪЛНИК

THE TRAPS OF THE GOLDEN RECTANGLE

На север от централния площад е мястото, което разтреперва женските колени - прочутият Златен правоъгълник, или Quadrilatero d'Oro (за него има специални златисти указателни табелки). Тук, около улицата Monte Napoleone, са съсредоточени всички дизайнерски магазини и луксозни бутици - от Armani и Zegna до Prada и Bottega Veneta. Пролетта тук е време за намаления - но не си представяйте етикети с надпис "9.99". Просто баснословно скъпото е станало приемливо скъпо. Дори и един бегъл поглед по витрините обаче ще ви убеди, че си струва. Какво казваше покойният Ив Сен-Лоран, красивата греха е една от най-бързо изплащащите се инвестиции в съвременния свят. Ако все пак тежкия шик на Златния четириъгълник ви се струва твърде превзет, по-достъпните магазини са по улиците "Торино" и "Буенос Айрес". На самия централен площад пък е Il Rinascente, най-големият универсален магазин в града (важно е да знаете, че магазините обикновено затварят в събота вечер и отварят чак в понеделник следобед).

Ако се интересувате от интериорен дизайн, разхожете се до южния квартал Chiesa Rossa (Червената църква) - в него са съсредоточени най-интересните студиа и експозиции. Ако пък искате дреболийки за спомен, насочете се на северозапад - към някогашния бохемски квартал Брера. Тук са най-очарователните антиквариати и магазини за сувенирчета - за които продавачите ще ви гарантират, че не са произведени в Китай.

North of the central square is the place that makes women's knees tremble - the famous Golden Rectangle, or Quadrilatero d'Oro (there are special golden signposts for it). Here, around Via Monte Napoleone, all the designer shops and luxury boutiques are concentrated - from Armani and Zegna to Prada and Bottega Veneta. Spring is a time for discounts around here—but don't imagine labels that say "9.99." No, it's just fabulously expensive becoming acceptably expensive. Even a cursory glance at the windows will convince you that it's worth it. As the late Yves Saint Laurent said, a beautiful garment is one of the fastest-paying investments in the modern world.

If, however, the heavy chic of the Golden Quadrangle seems too overwhelming for you, the more affordable shops are on the streets "Torino" and "Buenos Aires". In the very central square is Il Rinascente, the largest department store in the city (it is important to know that the shops usually close on Saturday evening and do not open until Monday afternoon).

If you are interested in interior design, take a walk to the southern district Chiesa Rossa (Red Church) - the most interesting studios and expositions are concentrated there.

If you want small souvenirs, head northwest - to the former bohemian district of Brera. Here are the most charming antiques and souvenir shops - which the sellers will guarantee you are not made in China.



НАСЛЕДСТВОТО НА ЛЕОНАРДО LEONARDO'S LEGACY

Брера е и подходящо начало, за да се запознаете с друга често подценявана страна на Милано - артистичната. Почитателите на операта няма да пропуснат посещението в митичния театър La Scala. Горещо препоръчваме и една спирка в Pinacoteca di Brera (на Via Brera 28). Галерията притежава една от най-забележителните колекции ренесансово изкуство в Италия - съизмерима с тази на флорентинската "Уфици", но без рекордните ѝ опашки. Тук можете почти необезпокоявани да се насладите на Тициан, Мантенья, Тинторето.

В църквата "Санта Мария деле Грацие" е "Тайната вечеря", най-знаменитият стенопис на Леонардо да Винчи. Само имайте предвид, че тук се чака госта и е добре да си запазите билет в аванс (cenacolovinciano.net - 15 евро, срещу които ще ви позволят да погледате картината 15 минути).

Леонардо е живял и работил в Милано от 1482 до 1499 година, и следите от този престой днес привличат хиляди туристи. В Biblioteca Ambrosiana е най-голямата колекция от тетрадки на гения от Винчи - над 1200 страници с писма, рисунки и схеми на изобретения.

Brera is also a suitable starting point to get to know another often underestimated side of Milan - the artistic one. Opera fans will not miss a visit to the legendary La Scala theatre. We also highly recommend a stop at the Pinacoteca di Brera (at Via Brera 28). The gallery has one of the most remarkable collections of Renaissance art in Italy - comparable to that of the Florentine Uffizi, but without its record-breaking queues. Here you can enjoy Titian, Mantegna, and Tintoretto almost undisturbed.

In the Church of Santa Maria delle Grazie is The Last Supper, Leonardo da Vinci's most famous fresco. Just be aware that there is a long wait here and it is good to reserve a ticket in advance (cenacolovinciano.net - 15 euros, for which they will let you look at the painting for 15 minutes).

Leonardo lived and worked in Milano from 1482 to 1499, and traces of this stay today attract thousands of tourists. The Biblioteca Ambrosiana has the largest collection of notebooks of the genius of Vinci - over 1200 pages of letters, drawings and schematics of inventions.









МАЛКИ КАФЕТА, ГОЛЕМИ ХАПКИ SMALL COFFEES, BIG BITES

След като нахраните гушата, можете да помислите и за нещастното си тяло - за което Милано предлага предостатъчно. Тук са някои от най-изисканите (но и най-скъпи) ресторанти в Европа. Но ако нямате настроение или бюджет за подобни преживявания, и най-обикновеното улично кафене може да ви остави гостатъчно приятен спомен.

Както навсякъде в Италия, кафето в Милано е безукорно, гори и да си го вземете от най-неугледния павилион. Италианското еспресо е късо и доста силно - ако не сте привикнали, по-добре си поръчайте *caffè lungo*, тоест дълго кафе. Съчетайте го с популярния местен сладкиш *castagnaccio* (прави се от кестени, кедрови ядки и стафиди). Ако е привечер и барманът започне да реди лакомства по бара, не се учудвайте - това е изключително популярният и симпатичен италиански обичай *Aperitivo*. Срещу умерена сума - 8-10 евро - можете да хапнете от изобилните хапки (обикновено включват прошуто, различни сирена, местени изделия, плодове) и да пиинете някой от актуалните коктейли (вместо вездесъщия и банален аперол шприц изберете класиката "негрони", който съдържа джин, вермут и портокалов битер).

След това вече на спокойствие можете да си отговорите прав ли е бил онзи известен автор на пътеписи, който преди време сравни Милано с манекенка - "красива фасада, безукорно изпълнение, но някак си лишен от гуша". На нас лично ни се струва, че човекът просто не е бил в настроение.

Once you've fed your soul, you can also think about your miserable body - for which Milan offers plenty. Here are some of the finest (but also most expensive) restaurants in Europe. But if you don't have the mood or budget for such experiences, even the most ordinary street cafe can leave you with a pleasant enough memory.

As everywhere in Italy, the coffee in Milan is impeccable, even if you get it from the most unsightly kiosk. Italian espresso is short and quite strong - if you are not used to it, better order a *caffè lungo*, i.e. a long coffee. Pair it with the popular local pastry *castagnaccio* (made from chestnuts, pine nuts and raisins). If it's dusk and the bartender starts laying out treats on the bar, don't be surprised - it's the extremely popular and cute Italian custom of *Aperitivo*. For a moderate amount - 8-10 euros - you can eat the abundant bites (usually including prosciutto, various cheeses, pasta, and fruit) and drink one of the current cocktails (instead of the ubiquitous and banal Aperol spritz, choose the classic "negrони", which contains gin, vermouth and orange bitters). After that, you can calmly decide for yourself whether that famous travel writer, who some time ago compared Milan to a mannequin, was right - "a beautiful facade, flawless performance, but somehow devoid of soul". Personally, it seems to us that the person was just not in the mood.

ОПЕРА И ДИДЖЕИ OPERA AND DJs

Покрай всичко останало, Милано е и сред световните столици на музиката - слава, която далеч не се държи само на "Ла Скала". Но няма спор, че знаменитият оперен театър е сред главните атракции в този град. Театро ала Скала, както е действителното му име, е завършен през 1778 върху развалините от старата църква Санта Мария ала Скала, на свой ред построена от местната благородническа фамилия дела Скала през 1300 (оттам и името). Тук са били премиерите на някои от най-прочутите опери в историята. А подземие то се използвало за казино и се вдигал такъв шум, че авторката на "Франкенщайн" Мери Шели, когато посетила театъра през 1840, се оплакала, че почти не успяла да долови мелодията. Днес, разбира се, никой не би се осмелил да наруши с нещо идеалната акустика на този театър, който се слави и с особено взискателната си публика - толкова взискателна, че дори изпълнители като Лучано Павароти и Мария Калас са били освирквани тук в по-слабите си дни. През този март в програмата е "Вилхелм Тел" от Росини, дирижиран от Микеле Мариоти, с Микеле Пертузи, Дмитрий Корчак, Нахуел ди Пиеро и Евгений Ставински. Ако пък класическата опера не е първият ви избор, можете да проверите легендарните нощни клубове по Corso Como, където пускат музика най-големите световни диджеи.

In addition to everything else, Milan is also among the world capitals of music - a glory that is far from being held only at "La Scala". But there is no doubt that the famous opera house is among the main attractions in this city. The Teatro alla Scala, as it is actually called, was completed in 1778 on the ruins of the old church of Santa Maria alla Scala, in turn built by the local noble family della Scala in the 1300s (hence the name). Some of the most famous operas in history were premiered here. The basement was used as a casino and it was so noisy that the author of "Frankenstein" Mary Shelley, when she visited the theatre in 1840, complained that she could hardly catch the tune. Today, of course, no one would dare to disturb the perfect acoustics of this theatre, which is also famous for its particularly demanding audience - so demanding that even artists such as Luciano Pavarotti and Maria Callas have been booed here in their slower days.

This March, the program includes Rossini's *Wilhelm Tell*, conducted by Michele Mariotti, with Michele Pertusi, Dmitri Korczak, Nahuel di Piero and Evenii Stavinski. And if classical opera isn't your first choice, you can check out the legendary nightclubs on Corso Como, where the world's biggest DJs play music.









БЯГСТВО КЪМ ЕЗЕРАТА ESCAPE TO THE LAKES

Милано има множество достойнства - и едно от тях е, че е удобна отправна точка за италианските езера, една от най-красивите области не само в Европа, а и на планетата като цяло. Най-прочуто от езерата без съмнение е Комо, само на около час път с кола (или 45 минути с влак) от Милано. Места като Беладжо и Чернобио са пълни с туристи, но въпреки това си заслужава да бъдат видени. А ако искате по-спокойно преживяване, качете се до Брунате, сгушено високо в планината над езерото и достъпно както с автомобил, така и със зъбчатото влакче - funicolare. Тук ще намерите някогашния дом на Пенчо Славейков, където големият български поет е създал някои от най-трогателните си творби.

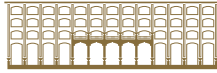
Много популярна дестинация е и езерото Маджоре - второто най-голямо в Италия след Гарда. Основна атракция тук е разходката с кораб - било до Острова на рибарите (Isola dei Pescatori), където можете да хапнете чудесна местна храна, макар и на цени за туристи, било до "Красивия остров" - Isola Bella, с неговия внушителен замък, който се издига над самата вода.

Третото от големите езера е Лугано, разположено отчасти в Италия, отчасти в Швейцария. Оттук тръгват няколко чудесни туристически пътеки през планината, обещаващи фантастични гледки отвисоко.

Milan has many virtues - and one of them is that it is a convenient starting point for the Italian Lakes, one of the most beautiful areas not only in Europe but on the planet as a whole. The most famous of the lakes is undoubtedly Como, just about an hour's drive (or 45 minutes by train) from Milan. Places like Bellagio and Cernobbio are full of tourists but still worth seeing. And if you want a more relaxed experience, head up to Brunate, nestled high in the mountains above the lake and accessible by both car and funicular. Here you will find the former home of Pencho Slaveikov, where the great Bulgarian poet created some of his most moving works.

A very popular destination is also Lake Maggiore - the second largest in Italy after Garda. A major attraction here is the boat trip - either to the Isola dei Pescatori, where you can eat great local food, albeit at tourist prices, or to the "Beautiful Island" - Isola Bella, with its imposing castle which rises above the water itself.

The third of the great lakes is Lugano, located partly in Italy, and partly in Switzerland. Several wonderful hiking trails start from here through the mountain, promising fantastic views from above.



**ASTOR GARDEN
HOTEL**

Sts. Constantine and Helena Resort

www.astorgardenhotel.com



**ASTOR GARDEN
HOTEL**

Sts. Constantine and Helena Resort

www.villachinka.com



ensana
AQUAHOUSE HOTEL

ensanahotels.com



AZALIA
HOTEL BALNEO & SPA

www.azaliahotel.com



**HOTEL
PRIMORSKI**

www.hotelprimorski.com



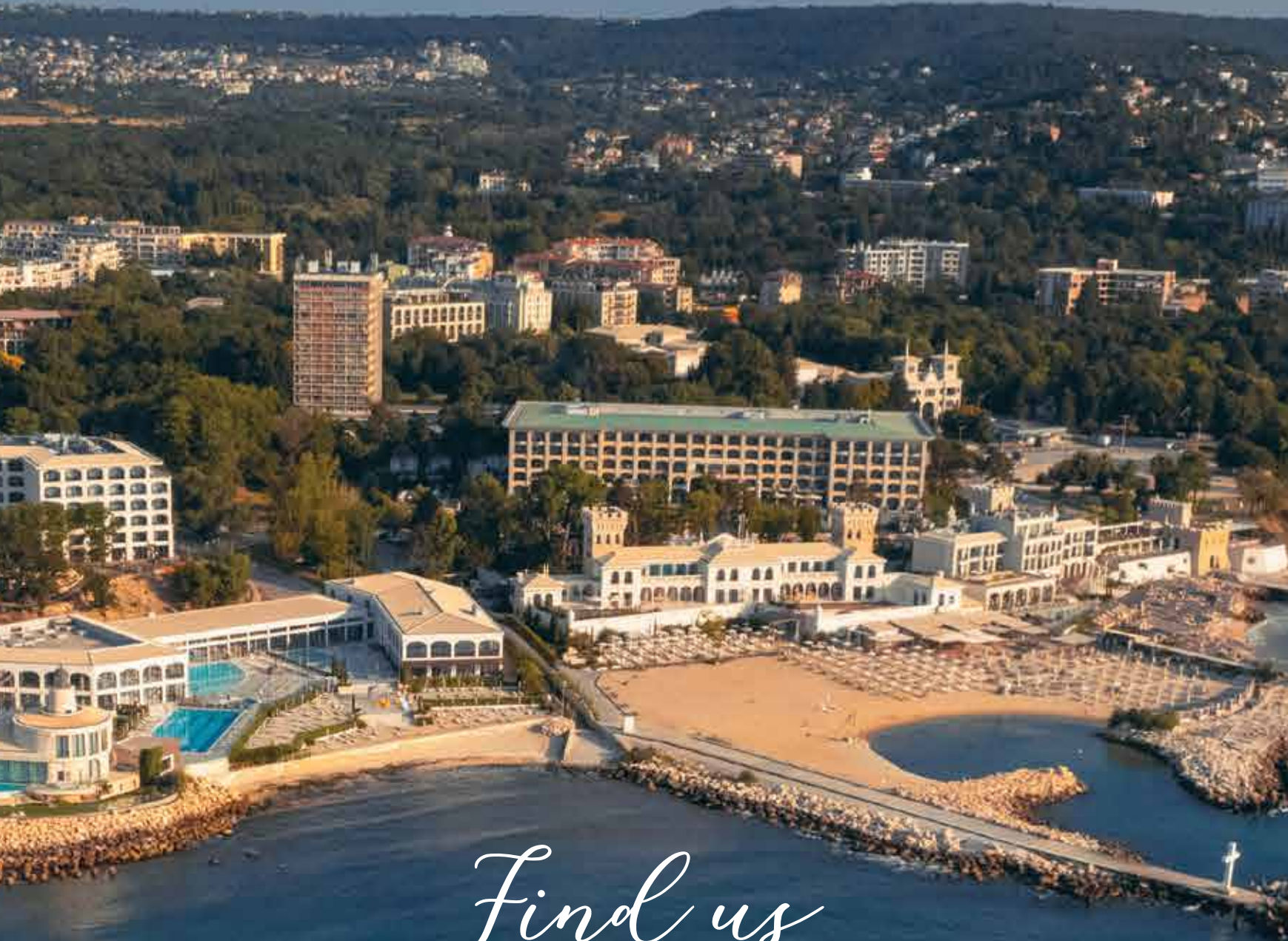
THERMAL & BEACH

www.aquahouse.bg





SEA. SPA. CULINARY
DESTINATION.



Find us

www.visitstconstantine.bg



Sts. Constantine and Helena Resort | Varna | Bulgaria | 0700 70 799

КОГАТО НЕБЕТО СИ ВЗЕМЕ ДАРОВЕТЕ

Зехтинът, основата на най-здравословната диета в света, стана баснословно скъп в последните две години. Какви са причините и как да разпознаете оригинала от все по-често срещаните фалшификати?

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография iSTOCK

Маслиновото гърво, възкликнал някога Томас Джеферсън, със сигурност е най-щедрият дар на небесата. Възхитената му реакция била в резултат на първия контакт на бъдещия американски президент със зехтина, по вре-

ме на посланичеството му във Франция. Ефектът от тази "незаменима храна" се оказал толкова силен, че Джеферсън посветил немалка част от оставащите му години на отчаяни опити да отгледа маслини в негостоприемния климат на Вирджиния. ▶



► ГОЛЯМАТА ЗЕХТИНЕНА КРИЗА

Днес почти няма човек, който да не реагира по същия начин на маслото, изцеждано с преса от маслините. Особено след като вече знаем, че то е не само удоволствие за небцето, но и една от най-здравословните храни, свързвана с дълголетието на италианци и испанци. Има само един малък проблем: в последните две години небесата все по-неохотно ни дават уж най-щедрия си дар.

Вероятно сте го забелязали и сами: литър "екстра върджин" зехтин, който допреди няколко години струваше 8-9 лева в магазина, а след Covid и инфлацията поскъпна до 11-13 лева, сега уверено гони 26-28 лева. Първата криза със зехтина дойде от много слабата реколта през 2022-2023 година в Испания - страната, на която нормално се пада над една трета от световното производство. Очакванията бяха нещата да се нормализират тази зима. Но вместо това реколта 2023-2024 се оказа още по-слаба, и то не само в Испания, но и в Гърция, Тунис, Турция. Италия, друг от ключовите производители, от години се бори с друг проблем: опасно заболяване по маслиновите дървета, почти унищожило маслиновата индустрия на област Пулия. Резултатът от това е остър дефицит на зехтин, рекордни цени - и истински бум на измамите.

КРАТКА ИСТОРИЯ НА ИЗМАМИТЕ

Фалшивият зехтин не е ново явление: още през II век след Христа прочутият хирург, учен и историк Клавдий Гален се оплаква как търговците разреждали качествен зехтин с по-долнопробни масла, за да увеличат печалбите си. Оцеляла римска рецепта от V век ни съветва с какви подправки да маскираме евтиния зехтин от Испания така, че да мине за италиански.

Тези практики никога не са изчезвали, а сега дефицитът и рекордните цени ги карат да избуяват до невиждани размери. Карън Констабъл, експерт по измами с храните, отчита, че докладваните случаи на измами със зехтин са се удвоили през 2022 спрямо обичайното им равнище, а през 2023 са вече шест пъти над нормата. Самите измами са в много широк спектър. При по-безобидните мошениците просто се опитват да представят нискокачествен зехтин за висококачествен; машинно пресован за "екстра върджин"; марокански за италиански. През 2015 седем от най-големите производители в Италия бяха разследвани по подозрения, че са представляли по-обикновен зехтин като първокласен extra virgin.

В края на 2023 властите в Италия и Испания конфискуваха десетки хиляди литри "манипулиран" зехтин, с добавени в него



други мазнини - примерно соево олио. А някои измами са направо злобещи: например скандалният случай от 1981 в Испания, когато третирано с анилин рапично олио, предназначено за индустриални нужди, някак си стигна до черния пазар, въкара почти 10,000 души в болница, остави стотици инвалиди и доведе до смъртта на над 300 души.

КАК ДА ИЗБЕГНЕТЕ ФАЛШИВИЯ ЗЕХТИН?

За съжаление няма сигурен начин да разпознаете качеството на маслиновото олио само с поглед. В идеалния случай първо го опитайте: всяка гръцка фабрика за зехтин или всеки продавач на пазарите в Офринио или Аспровалта с удоволствие ще ви даде "проба". Чистият и пресен "екстра върджин" зехтин има наситен вкус на маслини и леко щипе и люти на небцето. Най-висококачественият зехтин се получава от прясно набрани зелени масли и има забележим зеленикав оттенък.

Ако пазарувате от супермаркет, тогава е добре да проследите няколко неща. Първото е да внимавате какво пише на етикета: избирайте само extra virgin - название, което е регламентирано в ЕС. По някои етикети ще откриете гуми, които сякаш казват същото: като "чист", "автентич-

чен", "студено пресован" - бягайте от тях като от огън, защото това са само празни гуми, без никакви изисквания към реколтата. Зехтинът не е трайна стока - качествата му се влошават бързо след година-година и половина. Убедете се, че този, който купувате, е произведен най-късно преди 18 месеца.

СТРАННИЯТ РОДНИНА НА ЛЮЛЯКА

Маслината (Olea europaea) е храстовидно дърво от семейство Oleaceae, в което са също люлякът и жасминът. Произлиза от района на Средиземноморието и според археолозите още преди 100,000 години е използвана за храна от хората в различни райони на Северна Африка. Преди 6 хилядолетия вече е била култивирана в Близкия изток.

Маслината е необикновено дърво: расте бавно, обикновено започва да дава плод едва към четвъртата-петата година, и достига зрялост чак към деветата-десетата. Подчертано обича бедните, пещчливи и варовикови почви, докато в богат чернозем е силно податлива на болести. Обича влажния въздух - древните римляни вярвали, че не бива да се сади на повече от 35 км от морето - но в същото вре-



ме издържа на суша заради сложните си, разклонени корени. Пак те я правят почти неуязвима и от пожари: даже короната на дървото да изгори, корените могат да го възстановят.

Зелените и черните маслини не са различни сортове, а просто са в различна степен на зрялост. Зелените се берат от септември до ноември и, както споменахме, дават най-качествения зехтин. Черните се берат от декември до януари и дори февруари, на някои места.

ДЕВСТВЕНИ И ПО-ДЕВСТВЕНИ

Самият зехтин е няколко вида според степените на "девственост". Най-девственият - extra virgin - се извлича от пряко набрани маслини чрез еднократно пресоване, без използването на топлина или химически реактиви. Добивът от едно възрастно дърво обикновено дава не повече от 1.5-2.2 литра екстра върджин зехтин. Той има и най-ниска киселинност - обикновено между 0.15 и 0.8%.

По-надолу в йерархията идва само обикновеният "девствен" - Virgin - зехтин. Трудно ще го откриете в супермаркетите, но спокойно можете да си го купите от малки производители в Гърция. Подобно на Extra Virgin, и Virgin се добива само чрез

студено пресоване, и съдържа голяма степен същите полезни вещества. Но киселинността при него е по-висока (до 2%) и се допускат някои отклонения във вкусовите качества. Като цяло това е съвсем приемлива и малко по-евтина алтернатива на Extra Virgin.

Съвсем друг е случаят с рафинираните зехтини - можете да ги срещнете като "чисти" (pure), "леки" (light) и под най-различни други названия. Това е вече "втора цедка" - от пресованата маса, останала след производството на extra virgin, чрез нагряване се извлича остатъчното масло. След това се обработва с химикали, за да се коригират дефектите във вкуса, и накрая полученото масло се смесва с "екстра върджин" в съотношение три към едно, за да е все пак приятно на вкус. В целия процес обаче се губят значителна част от полезните вещества в зехтина.

Презреният парий на дъното на зехтиновата йерархия е т. нар. rotase oil. Дори след втората механична преса в останките от маслините все още остава известно количество масло - 5.8%. Тези останки, наричани rotase (в България казваме "кюспе"), се обработват със силни химически разтворители, за да се извлекат и послед-

ните капки масло. Качеството им няма нищо общо с това на студено пресования зехтин. На теория такива масла би трябвало да са за промишлена употреба, но се продават и за кулинарна. Но рафинираното слънчогледово олио например е далеч по-здравословно от тях.

КОРЕНИТЕ НА КРИЗАТА

Защо се стигна до сегашната криза? Основната причина е в необичайното време в южна Европа в последните две години. Сушата и горещините през 2022 г. доведоха до катастрофално ниска реколта в Испания, която произвежда около една трета от глобалните количества зехтин: от близо 1.5 милиона тона през 2021-22 година, испанските фермери произведоха едва 664,000 тона зехтин през 2022-23. А след това дойде незапомнената втора слаба реколта през 2022-2023 - все пак малко по-добра от предишната, но все още далеч под средната. Времето засегна и другите основни производители, а в Гърция необичайните горещини предизвикаха и незапомнено нашествие на различни насекоми-вредители, като маслиновата муха. Това се добавя към предишни затруднения за сектора, като епидемията от "маслиновата ебола" - бактерията *Xylella fastidiosa*. През 2013 тя удари Пулия, сърцето на италианската маслинова индустрия, и за броени години ликвидира над 25 милиона дръвчета. Като цяло глобалното производство на зехтин тази година надали ще достигне 2.4 милиона тона, при потребление от 3 милиона тона годишно.

Мнозина вече се питат дали промените в климата не вещаят края на този сектор, който само в Гърция дава храна на 450,000 семейства и на който се пада 20% от цялата обработваема земя в страната. Едно проучване на учени от Атина сочи, че при сегашния климат производството на зехтин на полуостров Халкудики ще престане да има икономическа значимост още към 2030. В Испания фермерите, които по начало получават субсидии от държавата, сега настояват да започне да им се отпуска и извънредна помощ. Разбира се, мрачните прогнози може да се окажат и прибързани: в края на краищата не сме толкова далеч от 2018-2019, когато в Испания реколтата счупи всички рекорди, откакто се води статистика, и произведе 1.8 милиона тона зехтин, та се наложи държавата да подпомага производителите с безплатни складове. Можем само да се надяваме, че сегашните трудности ще се окажат временни. Защото сме напълно съгласни с Джеферсън: животът без зехтин ни се струва немислим. ■

WHEN HEAVEN TAKES ITS GIFTS BACK

Olive oil, the basis of the world's healthiest diet, has become prohibitively expensive in the last two years. What are the reasons and how to recognize the original from the increasingly common fakes?

By KONSTANTIN TOMOV / Photography ISTOCK

The olive tree, Thomas Jefferson once exclaimed, is surely heaven's richest gift. His delighted reaction was the result of the first contact of the future American president with olive oil, during his ambassadorship in France. The effect of this "indispensable food" proved so strong that Jefferson devoted a considerable part of his remaining years to desperate attempts to grow olives in the inhospitable climate of Virginia.

THE GREAT OLIVE CRISIS

Today, there is hardly a person who does not react in the same way to the oil pressed from the olives. Especially since we already know that it is not only a pleasure for the palate, but also one of the healthiest foods associated with the longevity of Italians and Spaniards. There's just one small problem: in the last two years, the heavens have been increasingly reluctant to give us their supposedly most generous gift.

You've probably noticed it yourself: a litre of "extra virgin" olive oil, which until a few years ago cost 4-5 EUR in the store, and after Covid and inflation rose to 6 EUR, now confidently chases 13-14 EUR. The first olive oil crisis came from the very poor harvest in 2022-2023 in Spain, the country that normally produces more than a third of the world's production. The expectation was that things would normalize this winter. But instead, the 2023-2024 harvest turned out to be even weaker, not only in Spain, but also in Greece, Tunisia, and Turkey. Italy, another key producer, has been struggling for years with

another problem: a dangerous olive tree disease that nearly wiped out the olive industry of the Puglia region. The result is an acute shortage of olive oil, record prices - and a veritable boom in fraud.

A BRIEF HISTORY OF SCAMS

Fake olive oil is not a new phenomenon: as early as the 2nd century AD, the famous surgeon, scientist and historian Claudius Galen complained about how merchants diluted quality olive oil with inferior oils to increase their profits. A surviving Roman recipe from the 5th century advises us on what spices to disguise cheap olive oil from Spain so that it passes for Italian.

These practices have never gone away, and now shortages and record prices are making them rampant to unprecedented proportions. Karen Constable, a food fraud expert, claims that reported cases of olive oil fraud have doubled in 2022 from their usual level, and are already six times higher in 2023.

The scams themselves are very broad in scope. In the more innocuous ones, scammers simply try to pass off low-quality olive oil as high-quality; machine pressed for "extra virgin"; Moroccan for Italian. In 2015, seven of Italy's largest producers were investigated on suspicion of misrepresenting more ordinary olive oil as premium 'extra vergine'. At the end of 2023, the authorities in Italy and Spain confiscated tens of thousands of litres of "manipulated" olive oil, with other fats added to it - for example soybean oil. Some scams are downright sinister: for example, the scandalous 1981 case in Spain, when aniline-treated canola

oil intended for industrial use somehow ended up on the black market, hospitalized nearly 10,000 people, left hundreds disabled and resulted in the deaths of over 300 people.

HOW TO AVOID FAKE OLIVE OIL?

Unfortunately, there is no sure way to tell the quality of olive oil just by sight. Ideally, try it first: any Greek olive oil factory or any seller in the markets of Ofrinio or Asprovalta will be happy to give you a "sample". Pure and fresh "extra virgin" olive oil has a strong taste of olives and a slight bite and heat on the palate. The highest quality olive oil is obtained from freshly picked green oils and has a noticeable greenish hue.

If you're shopping at a supermarket, then it's good to keep track of a few things. The first is to pay attention to what is written on the label: choose only extra virgin - a name that is regulated in the EU. On some labels you will find words that seem to say the same thing: like "pure", "authentic", and "cold pressed" - run away from them like fire because they are just empty words with no product requirements attached. Be sure to also see the harvest date. Olive oil is not a durable product - its qualities deteriorate quickly after a year or a year and a half. Make sure the one you buy was manufactured no later than 18 months ago.

THE STRANGE RELATIVE OF THE LILAC

The olive (*Olea europaea*) is a shrubby tree in the Oleaceae family, which also includes lilac and jasmine. It originates from the Mediterranean region and according to archaeologists, as early as ►

СТАВА ЛИ ЗЕХТИНЪТ ЗА ГОТВЕНЕ?

Със зехтина е свързан един много устойчив мит: че той не е подходящ за готвене. Това ни най-малко не отговаря на истината. Специфичната "точка на димене" (температурата, при която мазнините се разграждат и превръщат в пушек) при нерафинирания extra virgin зехтин е между 190 и 207 градуса. Това е напълно достатъчно за всякаква употреба в кухнята, като имате предвид, че при задушаване в тиган мазнината обикновено достига температура от едва около 120 градуса по Целзий, а при дълбоко пържене - между 160 и 180 градуса. Всъщност зехтинът е много по-устойчив на високи температури от повечето други растителни мазнини. Причината е, че докато останалите са съставени предимно от полиненаситени мазнини, при него доминират мононенаситените (73%), които имат по-висока точка на димене. За сравнение точката на димене на нерафинираното слънчогледово или рапично олио е едва 107 градуса (рапичното дори е откровено опасно за здравето при нагряване), затова винаги използваме тези мазнини в рафиниран вид. Точката на димене на маслото е 150 градуса.

Така че няма никакъв проблем да пържите със зехтин, освен чисто финансовия, разбира се. А и студенопресованият зехтин има характерен вкус, който придава и на сготвените в него продукти. В повечето случаи това е положително, разбира се, но за българския вкус картофи, изпържени в зехтин, изглеждат малко странно

IS OLIVE OIL GOOD FOR COOKING?

There is a very persistent myth associated with olive oil: that it is not suitable for cooking. This is not true in the least. The specific "smoke point" (the temperature at which the fat breaks down and turns into smoke) of unrefined extra virgin olive oil is between 190 and 207 degrees. This is quite sufficient for any use in the kitchen, bearing in mind that when stewing in a pan, the fat usually reaches a temperature of only about 120 degrees Celsius, and when deep-frying - between 160 and 180 degrees.

In fact, olive oil is much more resistant to high temperatures than most other vegetable fats. The reason is that, while the rest are mainly composed of polyunsaturated fats, it is dominated by monounsaturated fats (73%), which have a higher smoke point. In comparison, the smoke point of unrefined sunflower or rapeseed oil is only 107 degrees (rapeseed is even frankly dangerous to health when heated), so we always use these fats in a refined form. The smoke point of butter is 150 degrees. So there is no problem with frying with olive oil, apart from the purely financial one of course. And the cold-pressed olive oil has a characteristic taste, which it also gives to the products cooked in it. In most cases, this is positive, of course, but for the Bulgarian taste, potatoes fried in olive oil seem a little strange.



► 100,000 years ago it was used for food by people in various regions of North Africa. It was already cultivated in the Middle East 6 millennia ago.

The olive tree is unusual: it grows slowly, usually begins to bear fruit only in the fourth or fifth year, and reaches maturity only in the ninth or tenth year. It emphatically likes poor, sandy and limestone soils, while in rich black soil (chernozem) it is highly susceptible to diseases. It likes moist air - the ancient Romans believed that it should not be planted more than 35 km from the sea - but at the same time, it is drought tolerant thanks to its complex, branching roots. They also make it almost invulnerable to fires: even if the crown of the tree burns, the roots can restore it.

Green and black olives are not different varieties, just different degrees of ripeness. The green ones are harvested from September to November and, as mentioned, yield the best quality olive oil. Blacks are harvested from December to January and even February in some places.

VIRGIN AND EVEN MORE VIRGIN

The olive oil itself is of several types according to degrees of "virginity". The most virgin - "extra virgin" - is extracted from freshly picked olives by a single pressing, without the use of heat or chemical reagents. The harvest from one adult tree usually yields no more than 1.5-2.2 litres of extra virgin olive oil. It also has the lowest acidity - usually between 0.15 and 0.8%.

Further down in the hierarchy comes the ordinary "virgin" olive oil. You will hardly find it in supermarkets, but you can easily buy it from small producers in Greece. Like Extra Virgin, Virgin is produced only by cold pressing and contains

the same beneficial substances. But its acidity is higher (up to 2%) and some deviations in taste are allowed. Overall, this is a very acceptable and slightly cheaper alternative to Extra Virgin.

The case of refined olive oils is completely different - you can see them as "pure", "light" and under various other names. This is already a "second strainer" - from the pressed mass remaining after the production of extra virgin, the residual oil is extracted by heating. It is then treated with chemicals to correct flavour defects, and finally, the resulting oil is mixed with "extra virgin" in a three-to-one ratio so that it still tastes good. In the whole process, however, a significant part of the useful substances in the olive oil is lost. The despised pariah at the bottom of the olive oil hierarchy is the so-called pomace oil. Even after the second mechanical press, a certain amount of oil remains in the pulp of the olives - 5 to 8%. These remains, called pomace (in Bulgaria we say "kyuspe"), are treated with strong chemical solvents to extract the last drops of oil. Their quality has nothing to do with that of cold-pressed olive oil. In theory, such oils should be for industrial use, but they are also sold for culinary use. But refined sunflower oil, for example, is far healthier than them.

THE ROOTS OF THE CRISIS

Why did it come to the current crisis? The main reason is the unusual weather in southern Europe in the last two years. Drought and heat in 2022 led to a disastrously low harvest in Spain, which produces about a third of global olive oil: from nearly 1.5 million tons in 2021-22, Spanish farmers produced just 664,000

tons of olive oil in 2022-23. And then came the memorable second weak crop in 2022-2023 - still slightly better than the previous one, but far below average. The weather also affected the other main producers, and in Greece, the unusual heat caused an unprecedented invasion of various insect pests, such as the olive fly. This adds to previous difficulties for the sector, such as the epidemic of "olive ebola" - the bacteria *Xylella fastidiosa*. In 2013, it hit Puglia, the heart of the Italian olive industry, and in a few years, it killed more than 25 million trees. Overall, global olive oil production this year is unlikely to reach 2.4 million tons, against a consumption of 3 million tons per year.

Many are already asking whether climate change heralds the end of this sector, which in Greece alone supports 450,000 families and accounts for 20% of all cultivated land in the country. A study by scientists in Athens suggests that, under the current climate, olive oil production on the Chalkidiki peninsula will cease to be economically significant as early as 2030. In Spain, farmers who initially received subsidies from the state are now demanding additional, emergency help. Of course, the gloomy prognoses may also turn out to be premature: after all, we are not so far from 2018-2019, when in Spain the harvest broke all records since statistics were kept, and produced 1.8 million tons of olive oil, and the country had to support manufacturers with free warehouses. We can only hope that the current difficulties will prove to be temporary. Because we completely agree with Jefferson: life without olive oil seems unthinkable. ■

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

ПРАВИЛА ЗА ПРЕВОЗ НА БАГАЖ ПО ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР

Всички пътници на „България Еър“ 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 Еър“ които трябва да имате предвид. Авиокомпания „България Еър“ 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 Еър 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 Еър, които трябва да имате предвид.

ПОЛИТИКА ЗА ПРЕВОЗ НА БАГАЖ ПО ПОЛЕТИ, ИЗПЪЛНЯВАНИ ОТ БЪЛГАРИЯ ЕЪР
Авиокомпания България Еър 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 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 Еър.

> 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 Еър, както и златна карта FLY MORE не дава право на безплатен чекиран багаж по тарифа без багаж.

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

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

ТАРИФИ С РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

Всеки пътник, закупил билет по тарифа с включен регистриран багаж, има право да превози в 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 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 за преиздаване на билета с право на 2 броя безплатен багаж.

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

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

Правото на два броя багаж за притежатели на златна карта FLY MORE и CCB Club и за билети, заплатени с кобрандирана карта България Еър и ЦКБ, както и карта Visa Platinum от ЦКБ, е само за полети, при които 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 или телефон +359 2 40 20 400.

ТАКСИ ЗА СВРЪХБАГАЖ - ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

За тегло на багажа между 23 кг и 32 кг - 15 EUR.

За големина на багажа между 158 см* и 203 см* - 40 EUR.

За големина на багажа между 203 см* и 280 см* - 60 EUR.

Допълнителна бройка - втори багаж до 23 кг до 158 см* - 30 EUR.

Допълнителна бройка - трети багаж до 23 кг до 158 см* - 60 EUR.

Багаж с тегло над 32 кг може да се превозва само като карго.

В случай, че билетът дава право на безплатен превоз на два броя регистриран багаж, а пътникът превозва три броя регистриран багаж - третият багаж е в категория „Допълнителна бройка- трети багаж до 23кг до 158 см“.

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

baggage/l+h+w/.

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

EXCEPTIONS

Gold card FLY MORE - 2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each**

For tickets paid with VISA Platinum card by CCBank - 2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each**

For tickets paid with co-branded card Bulgaria Air / CCBank - 2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each**

For members of the 'CCB Club' programme- free checked-in baggage - 2 pieces of 23 kg.

Third piece is charged as third excess baggage**

Seamen - 2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each***

Infants 0-2 years of age - If the fare of the ticket of the adult who is accompanying the baby allows 1 piece checked baggage up to 23 kg, the baby is entitled to 1 piece checked baggage up to 10 kg.

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

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

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

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

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

Possession of card CCB Club, Visa Platinum CCB, co-branded card from CCB and Bulgaria Air, and Gold Card FLY MORE does not entitle the additional free checked baggage on tariff without luggage.

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

EXCESS BAGGAGE FEES – INTERNATIONAL FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg - 50 EUR

For the following destinations Lisbon, Madrid, Malaga, Palma de Mallorca, Tel Aviv*, Moscow, St. Petersburg, Amsterdam, Paris, London* and Barcelona the fee is EUR 60.

For luggage sizes between 158** cm and 203 cm** - 70 EUR

For the following destinations: Lisbon, Madrid, Malaga, Palma de Mallorca, Tel Aviv*, Moscow, St. Petersburg, Amsterdam, Paris, London* and Barcelona the fee is EUR 80

For baggage size between 203 **cm and 280 cm** - 100 EUR

For the following destinations Lisbon, Madrid, Malaga, Palma de Mallorca, Tel Aviv*, Moscow, St. Petersburg, Amsterdam, Paris, London* and Barcelona the fee is EUR 120

Extra piece - second bag up to 23 kg x 158 cm** - 50 EUR

For the following destinations Lisbon, Madrid, Malaga, Palma de Mallorca, Tel Aviv*, Moscow, St. Petersburg, Amsterdam, Paris, London* and Barcelona the fee is EUR 60

Extra piece - third bag up to 23 kg x 158 cm** - 100 EUR

For the following destinations Lisbon, Madrid, Malaga, Palma de Mallorca, Tel Aviv*, Moscow, St. Petersburg, Amsterdam, Paris, London* and Barcelona the fee is EUR 120

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

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

EXCESS BAGGAGE FEES – DOMESTIC FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg - 15 euros

Baggage dimensions between 158 cm* and 203 cm* - 40 euros

Baggage dimensions between 203 cm* and 280 cm* - 60 euros

Extra piece - second bag up to 23 kg up to 158 cm* - 30 euros

Extra piece - third bag up to 23 kg up to 158 cm* - 60 euros

Baggage with weight over 32 kg may only be carried as cargo.

In case the ticket entitles a free carriage of 2 pieces of checked baggage and the passenger carries 3 pieces of checked baggage - the third luggage is in the category " Extra piece - second bag up to 23 kg up to 158 cm**".

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

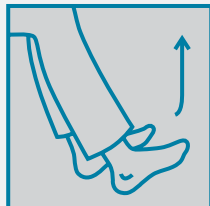
For more information please check Bulgaria Air's website www.air.bg.

ГОТОВИ ЗА ПОЛЕТ

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

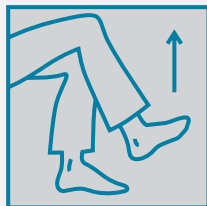
Поставете петите на пода и повдигнете нагоре пръстите на краката. После опрете пода с пръсти и повдигнете петите.



ГЛЕЗЕНИ

15 пъти

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



КОЛЕНЕ

30 пъти

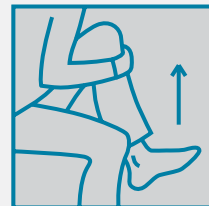
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



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

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

RELAX!

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

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

ПО ВРЕМЕ НА ПОЛЕТ

Усещате болка в ушите? Запушете носа, затворете устата и започнете да преглъщате или да се опитвате да изкарате въздуха, без да отваряте уста. Дъвченето на 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-ствъла 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, летищните служби за сигурност ще Ви забранят да ги качите в самолета.

ВАШИЯТ РЪЧЕН БАГАЖ

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

ПУШЕНЕТО

Пушенето в самолета е опасно. Забранено е на всички полети на „България Ер“. На кабинния екипаж е наредено да следи за изпълнението на забраната. Не пушете в тоалетните, които са оборудвани с датчици за дим.

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 см. За услугата се заплаща такса от 60 евро в посока.

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

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

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

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

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

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

container are 110 x 65 x 70 cm.

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

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

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

The fighting and dangerous breeds are accepted for carriage

only as cargo.

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

Upgrade to business class, за да е перфектно

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

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

като приоритетни чекиране и качване в самолета, допълнителен багаж, достъп до бизнес салоните на летищата и бизнес класа кетъринг. Ако сте член на 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, както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета или на летището преди полет.

*За отсечката Лондон – София таксата е 100 паунда.

Upgrade to business class to be perfect

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

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

By choosing it you get not only comfort and convenience, but also

priority check-in and boarding in the airplane, additional baggage, access to airport business lounges and business class catering. If you are a member of our frequent flyer program FLY MORE, you earn more points as well.

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

We also advise you to request UPGRADE at least 2 hours before the departure from Sofia in order

to enjoy catering as part of all the benefits of the service. The Upgrade fee is EUR 50 in direction for domestic flights and EUR 100 in direction for all international flights.

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



Добавете повече удобство към Вашето пътуване!

Как? Като запазите своето място с допълнително пространство и повече комфорт срещу такса от 20 евро на посока, или изберете своето предпочитано място, близо до изхода, срещу такса от 10 евро на посока. Услугата е налична за директните полети, изпълнявани от авиокомпанията. Сега 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, както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета и на летището преди полета. Съветваме Ви да заявите услугата предварително, за да си

гарантирате налично място и да спестите време на летището. Следва да се има предвид, че има пътници, които не могат да бъдат настанявани на аварийни изходи, например хора с физически, психически и слухови увреждания, възрастни хора, деца и бебета (със или без придружител) и пътници с наднормено тегло.

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

Travel even more comfortable

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

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

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

for you and to save time at the airport.

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

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



Пътуване на деца без придружител

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

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

от еднопосочната тарифа в М класа и двупосочни летищни такси за стюарда-придружител.

• За деца между 5 и 11 г. се осигурява служител, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, както и такъв, който да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс 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.

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

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

THE FACE OF

Bulgaria Air

National Carrier www.air.bg



Airbus A220-300



Airbus A220-100



Airbus A320-214



Airbus A320-214



Airbus A319-112



Boeing 737-300



Embraer 190-100

CODESHARE PARTNERS

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



SOFIA – MADRID
MADRID – LAS PALMAS / TENERIFE



Sofia – Doha / Bucharest / Varna / Burgas



A STAR ALLIANCE MEMBER

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



SOFIA – BELGRADE / TEL AVIV / LARNACA / VARNNA
BELGRADE – GENEVA



SOFIA – PARIS / VARNNA
PARIS – NICE / LYON / BORDEAUX



SOFIA – AMSTERDAM



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



VARNNA/BURGAS – SOFIA – BUCHAREST

Дестинации Destinations



CODESHARE PARTNERS

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

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



SPA PARTNERS

Special prorate agreement е сред основните търговски договори, предоставящ на партньорските авиокомпани изключителната възможност да увеличат броя на предлаганите дестинации през даден пункт и да 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.



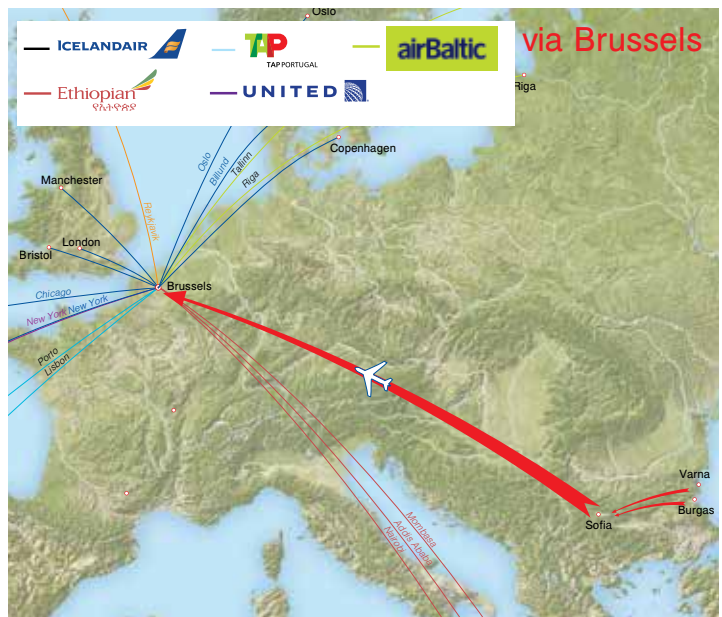
INTERLINE PARTNERS:

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.

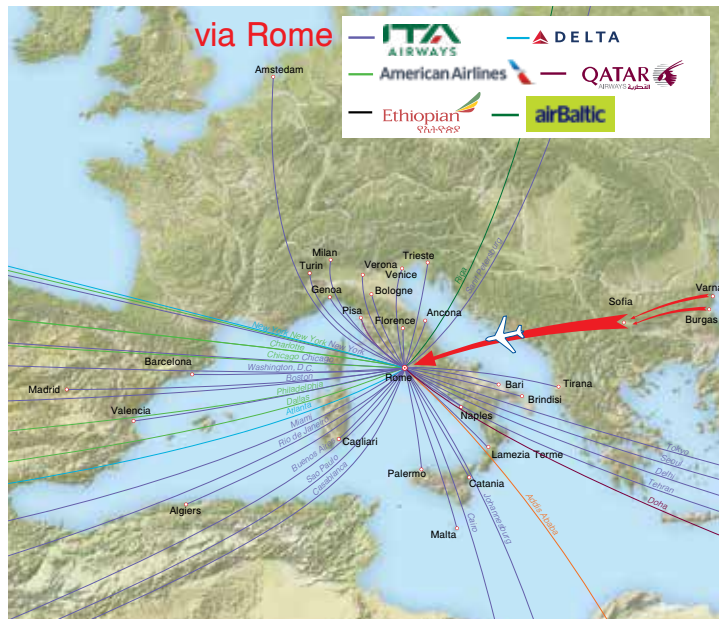
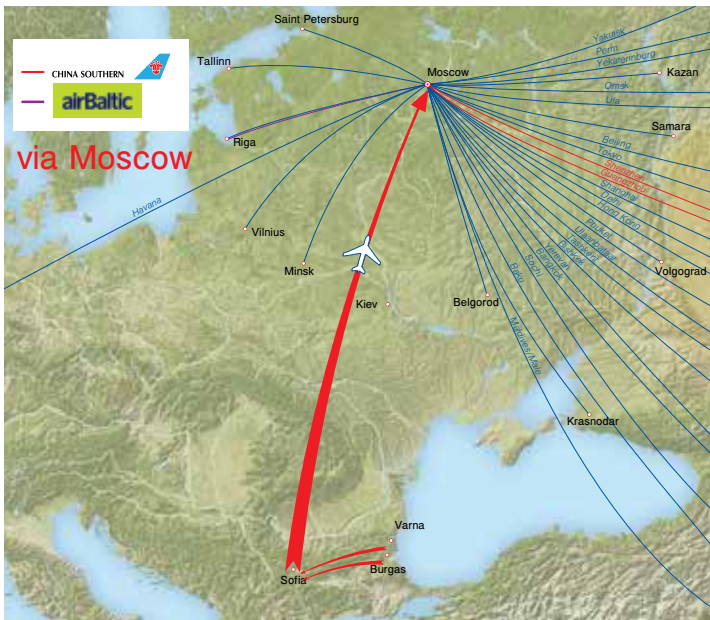
The Interline agreement permits the acceptance of each other's airtickets and that way contributes significantly both airlines to be able to offer customers reciprocally their product on schedule services.



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









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>Customer Service Center</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>Head office</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>Sofia City Office</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>FLY MORE Office</p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540</p> <p>+359 2 984 02 96 e-mail: flymore@air.bg www.air.bg</p>	
	<p>Varna Airport Office</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>Varna City Office</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>Shumen City office</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>Belgium, Brussels</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>Germany, Berlin</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>United Kingdom, London</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>Russia, Moscow</p> <p>City Office 3 Kuznetzkiy Most Str., Moscow, 125009, Russia <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday:</i> <i>09:00-13:00/14:00-18:00 Local Time</i> <i>Saturday: 10:00-14:00</i> <i>(between June and</i> <i>September)</i></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>Israel - Tel Aviv</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>Austria, Vienna</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: intervegereisen@aon.at office@intervega.at www.air.bg</p>



Забравете за света и открийте своя...

Режим Лято продължава в райския залив
на Къмпинг Градина с **-10% отстъпка**
за резервации, направени до края на март.



Виж повече на:



За повече информация и резервации:

+359 888 77 33 44

office@campinggradina.com

reservations@campinggradina.com

www.campinggradina.com

FrezcoLiad

ТРЕТИ ФРЕЗКОЛИАДА ИГРИ

27.04.2024

зала АСИКС АРЕНА, гр. София
от 19:00 ч.

