

THE INFLIGHT MAGAZINE

your complimentary on-board magazine

July 2024

ON AIR  
BULGARIA

The Debt  
Swamp

БЛАТОТО НА ДЪЛГА

50 Years  
of Turbo

50 ГОДИНИ ТУРБО

Sofia,  
Rediscovered

ПРЕОТКРИТАТА СОФИЯ

# ENGINEERING THE FUTURE

Prof. Eng. DSc Ivan Kralov, rector of the Technical University of Sofia  
Проф. гн инж. Иван Кралов, ректор на Технически университет - София

OVER A  
MILLION  
READERS  
PER YEAR!

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





mastercard.



Централна  
Кооперативна  
Банка  
Важният си ти.

# ВКЛЮЧИ СЕ В ИГРАТА ЗА BMW i4

От 15.09.2024 г. до 15.12.2024 г.

ПЛАЩАЙ С КАРТА MASTERCARD®  
ОТ ЦКБ И СПЕЧЕЛИ



START



\* 5050

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

В кампанията могат да участват всички карти Mastercard, издадени от ЦКБ АД преди 15.09.2024 г., извършили минимум 10 плащания в един от подпериодите: първи подпериод – от 15.09.2024 г. до 15.10.2024 г.; втори подпериод – от 16.10.2024 г. до 15.11.2024 г.; трети подпериод – от 16.11.2024 г. до 15.12.2024 г. включително. Пълните условия на кампанията можеш да откриеш на [www.ccbank.bg](http://www.ccbank.bg).

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



## „БЪЛГАРИЯ ЕЪР“ С ДИРЕКТНИ ПОЛЕТИ ОТ ВАРНА ДО ПРАГА И ФРАНКФУРТ

В началото на лятото националният авиопревозвач "България Еър" откри две нови директни линии от Варна - до чешката столица Прага и до Франкфурт, финансовото сърце на Европа.

Редовните полети от Варна до Прага са нова сезонна линия, която стартира от 23 юни и се изпълнява с две честоти седмично – в сряда и неделя. Удобното разписание дава възможност на жителите на Варна и Североизточна България да опознаят прелестите на Чехия, и успоредно прави българските морски курорти по-достъпни за чешки туристи. Втората сезонна линия Варна - Франк-

фурт също предлага две честоти за пътуване - в събота и понеделник, които ще се изпълняват до края на летния сезон. Директните полети започват от 6 юли. Франкфурт, един от най-богатите градове на Европа, предлага много възможности за бизнес, културни събития и туризъм.

Тарифите за едностранен билет в икономична класа започват от 130 евро. Цената включва 10 kg ръчен багаж, дамска чанта или лаптоп, безплатен check-in и кетъринг на борда с топъл сандвич, шоколадче, вода и освежаващи напитки. Повече информация - на [www.air.bg](http://www.air.bg)

## "BULGARIA AIR" OFFERS DIRECT FLIGHTS FROM VARNA TO PRAGUE AND FRANKFURT

At the beginning of the summer, the national airline "Bulgaria Air" opens two new direct routes from Varna - to the Czech capital Prague and to Frankfurt, the financial heart of Europe.

The regular flights from Varna to Prague are a new seasonal line that started on June 23 and will be operated twice a week - on Wednesdays and Sundays. The convenient schedule gives the residents of Varna and Northeast Bulgaria the opportunity to explore the charms of the Czech Republic, and at the same time makes the Bulgarian seaside resorts more accessible to Czech tourists.

The second seasonal line Varna - Frankfurt also offers two travel frequencies - on Saturdays and Mondays, which will run until the end of the summer. Direct flights start from July 6. Frankfurt, one of Europe's richest cities, offers many opportunities for business, cultural events and tourism.

Fares for a one-way ticket in economy class start at 130 euros. The price includes 10 kg of hand luggage, handbag or laptop, free check-in and on-board catering with a hot sandwich, chocolate bar, water and refreshing drinks. More information - at [www.air.bg](http://www.air.bg)



# 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.



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

ПРИЯТЕН  
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ  
ЕМОЦИИ

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



**9 | BUSINESS  
ECONOMY**



**10 | България по гръцката пързалка?**

Страната се гордее с едно от най-ниските нива на публичен дълг в Европа. Но, както е тръгнало, това няма да продължи дълго

**14 | Is Bulgaria On the Greek Slide?**

**18 | В блатото на дълга**

**20 | Into the Debt Swamp**

**26 | Поскъпването на свободата**

**30 | The Appreciation of Freedom**

**34 | Китайско нашествие**

**36 | Chinese Invasion**

**41 | ANALYSIS  
POLITICS**



**50 | Инженерите творят бъдещето на света**

Проф. гн инж. Иван Кралов, ректор на Технически университет - София, пред Bulgaria ON AIR

**54 | Engineers Create the Future of the World**

**42 | Kaleidoscope**

**44 | Плешивите и рошавите**

**46 | The Bold and the Bushy**

**59 | SCIENCE  
TECHNOLOGY**



**62 | Най-смешните открития на 2024**

Могат ли бозайниците да дишат през задника си и защо косата на темето се завърта по часовниковата стрелка?

**64 | The Funniest Discoveries of 2024**

**60 | Загубихме ли една пета от музиката? Have We Lost One Fifth of Music?**

**68 | Крехък свят Fragile World**

**74 | Турбо епоха**

**78 | The Era of Turbo**

**81 | TRAVEL  
LIFESTYLE**



**92 | Възрастите на София**

Римски бани, виенска архитектура, ориенталски ритми: комбинацията от периоди и влияния в българската столица е зашеметяваща

**92 | The Ages of Sofia**

**82 | Афиш Poster**

**84 | Бизнесът с неуважението**

**87 | The Business of Disrespect**

**105 | Неочаквана ваканция Unexpected Vacation**

**112 | Водата на живота**

**115 | The Water of Life**



## THE INFLIGHT MAGAZINE

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

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

ГЛАВЕН РЕДАКТОР  
**Константин Томов**  
ktomov@bulgariaonair.bg

ПРЕВОДАЧИ  
**Global Club**

АВТОРИ  
**Бойко Василев**  
**Димитър Къосемарлиев**  
**Емил Иванов**  
**Ивайло Петров**  
**Калин Ангелов**  
**Калин Николов**  
**Петър Йовчев**

ДИЗАЙН  
**BRAND NEW** DESIGN

ИЗДАТЕЛ  
**ИНВЕСТИР МЕДИЯ ГРУП**

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР  
**Виктория Мумкова**

РЕДАКЦИОНЕН АДРЕС  
1540 София, бул. Брюксел 1  
office@bulgariaonair.bg  
тел.: 02 448 40 70  
www.bgonair.bg

БАНКОВА СМЕТКА

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

TRANSLATORS  
**Global Club**

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

DESIGN  
**BRAND NEW** DESIGN

PUBLISHER  
**INVESTOR MEDIA GROUP**

CEO  
**Victoria Mitkova**

EDITORIAL ADDRESS  
1540 Sofia, 1 Brussels Blvd.  
office@bulgariaonair.bg  
phone: (+359) 2 448 40 70  
www.bgonair.bg

BANK ACCOUNT

IBAN: BG57 CECB 9790 1019 1023 03  
BIC: CECBVBGSF  
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



**ГРАНТ УОТЪРМАН** е един от най-запомнящите се гласове в света на бойните спортове. С над 20 години опит като водещ на спектакли и коментатор, сега той е официалният глас на международната професионална верига за бойни гала вечери SENSHI. Освен това Уотърман е бивш съдия в UFC, MMA и K1, и бивш състезател по бойни спортове.

**GRANT WATERMAN** is one of the most memorable voices in the world of combat sports. With over 20 years in martial arts as an international Ring Announcer and Sports Commentator, he is now the voice of the international combat sports organisation SENSHI. Apart from his career as Commentator and Ring Announcer, Grant Waterman is also a former UFC, MMA, and K1 Referee with unrivalled integrity. He has also competed himself as a professional fighter.



**ДИМИТЪР КЪОСЕМАРЛИЕВ** е фотограф и фоторепортер в "Инвестор Медия Груп". Занимава се професионално с репортажна фотография от 1994 година. Завършил е "Кино и Телевизия" в Нов Български Университет, и е работил за някои от водещите български ежедневници и седмичници.

**DIMITAR KYOSEMARLIEV** is the photo reporter of the Investor Media Group. He has been professionally engaged in reportage photography since 1994. He graduated in Cinema and Television at New Bulgarian University, and has worked for some of the leading Bulgarian daily newspapers and weeklies.



# BMW X7 С ПОДАРЪК ПРЕМИУМ ОБОРУДВАНЕ ДО 26 800 ЛВ. С ДДС.



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

#### **М Кар Варна**

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

#### **М Кар Плевен**

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

#### **М Кар Пловдив**

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

#### **М Кар София**

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

BMW X7 xDrive40i. Разход на гориво в л/100 км (комбиниран, WLTP): 10,5–9,2. CO<sub>2</sub> емисии в г/км (комбинирано, WLTP): 240–210



## „БЪЛГАРИЯ ЕЪР“ ПОСРЕЩНА ПЕТИЯ СИ НОВ AIRBUS A220

На 11 септември "България Еър" посрещна петия си нов самолет Airbus A220, който кацна на летище София директно от фабриката на производителя в Канада. Самолетът, който ще лети на средни разстояния по международните и вътрешните дестинации на националния превозвач, е първият от по-компактната модификация A220-100. Разпределението на борда му е 8 места за бизнес класа и 110 места за икономична. Регистрацията на новата машина е LZ-LIS, спазвайки традицията самолетите да се именуват на големи европейски градове (в случая - Лисабон).

Самолетите от типа Airbus A220 предлагат най-големите прозорци в

своя клас, както и по-широки седалки в икономична класа, предоставящи повече лично пространство и комфортно изживяване по време на полета. A220 има тиха пътническа кабина с ново модулно осветление, адаптивна климатична система и оптимизирани отделения за ръчен багаж с най-големия капацитет в категорията. Освен това е чувствително по-икономичен, изразходвайки средно с 25% по-малко гориво от конкурентните си машини, и има с до 50% по-ниски нива на шума.

„България Еър“ е сред първите авиокомпани в Европа, поръчали новия Airbus A220 - общо седем самолета, чиято доставка започна през юни 2023.

## BULGARIA AIR WELCOMED ITS FIFTH NEW AIRBUS A220

On September 11, Bulgaria Air welcomed its fifth new Airbus A220 aircraft, which landed at Sofia Airport directly from the manufacturer's producing plant in Canada. The aircraft, which will fly medium distances on the national carrier's international and domestic destinations, is the first of the more compact A220-100 modifications. Its board allocation is 8 seats for business class and 110 seats for economy. The registration of the new machine is LZ-LIS, following the tradition of naming aircraft after major European cities (in this case - Lisbon).

Airbus A220 aircraft offer the largest windows in their class, as well as wider seats in economy class, providing more personal space and a comfortable flight experience. The A220 has a quiet passenger cabin with new modular lighting, an adaptive climate system and optimized carry-on compartments with the largest capacity in the category. It is also significantly more economical, using an average of 25% less fuel than competing machines, and has up to 50% lower noise levels.

Bulgaria Air is among the first airlines in Europe to order the new Airbus A220 - a total of seven aircraft, whose delivery began in June 2023. ■





# RAYMOND WEIL

GENEVE

×

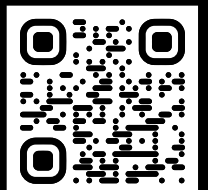
BULGARIA  
SPECIAL EDITION



**JULIANY**

*TIME IS CREATIVITY*

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

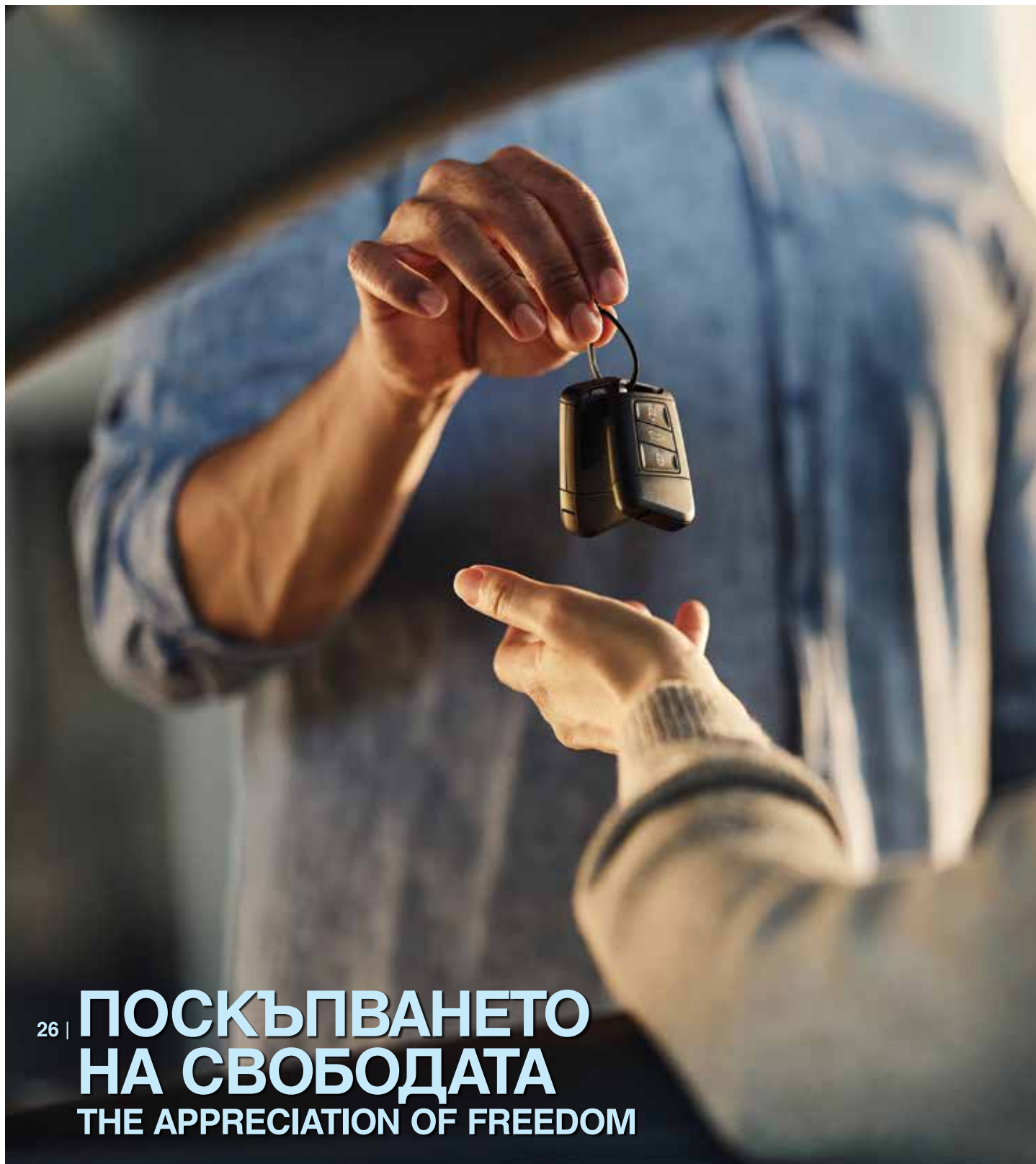


# Play your way



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

B&O



26 | **ПОСКЪПВАНЕТО  
НА СВОБОДАТА**  
THE APPRECIATION OF FREEDOM

10 | **БЪЛГАРИЯ ПО ГРЪЦКАТА ПЪРЗАЛКА?**  
IS BULGARIA ON THE GREEK SLIDE?



34 | **КИТАЙСКО НАШЕСТВИЕ**  
CHINESE INVASION



# ТРЪГНА ЛИ БЪЛГАРИЯ ПО ГРЪЩКАТА ПЪРЗАЛКА?

Страната се гордее с едно от най-ниските нива на публичен дълг в Европа. Но, както е тръгнало, това няма да продължи още дълго

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография iSTOCK

**Т**ова бе като да заключиш деца в сладкарница, каза навремето един прочут финансист по повод гръцката дългова криза. Влизането на Гърция в еврозоната понижи цената на кредитите и тласна и без това склонните към лесно харчене гръцки правителства към рекордно прахосничество. Резултатите са добре известни: финансите на Гърция рухнаха през 2008 и повлякоха със себе си цялата икономика. А ято от международни "спасители" докара нещата готам, че днес, след почти 15 години затягане на коланите, правителственият дълг на страната е с 50% по-висок, отколкото беше в началото на кризата. На всеки мъж, жена и дете в южната ни съседка се падат по 32,225 евро държавен дълг. Като тук дори не влизат частният дълг или огромните гупки в пенсионната система.

**СЪДБАТА НА ГЪРЦИЯ БИ ТРЯБВАЛО ДА Е ЗА УРОК** на всички останали страни в Европа. Но въпреки това през 2024 все повече започва да изглежда, сякаш в сладкарницата има нови лица: българските управляващи.

Близо четвърт век България се гордее, че е една от най-финансово дисциплинираните и най-малко задлъжнели държави в Европа. Това бе постигнато на много висока цена: с фактическия фалит на държавата през 1990 и с нарочно утължената хиперинфлация през 1996-1997, изяла спестяванията на поне две поколения българи и амнистирала хилядите кредитни милионери и милиардери. Дори и глобалната финансова криза през 2008-2009 не успя да развали тази дисциплина, и България трайно си остава една от двете страни с най-нисък държавен дълг в Европейския съюз, заедно с Естония.

Jose Manuel Grandfo, "Twist and Jump"



**ОНОВА, КОЕТО ИЗИГРА РОЛЯТА НА КЛЮЧА В БРАВАТА** на въображаемата сладкарница, бе Covid-19. Безогледното печатане и разхвърляне на пари по време на пандемията показа и на българските управляващи сладостта от безконтролното харчене. После трайно възцарилата се политическа патова ситуация само наля масло в огъня. Неспособни да излъчат ясен победител в толкова много избори, и отчаяно герапащи да опазят все по-малкото си избиратели, политическите партии са готови на все по-щедри популистски разходи: увеличения на заплати в държавния сектор, на пенсии... В същото време поредицата служебни правителства или неохотни коалиции са изключително удобни за онези, които искат да харчат, без после да им се търси отговорност.

Какъв е резултатът? Номиналният правителствен дълг на България е пораснал с 321% през пролетта на 2024 спрямо същия период на 2010. Това е третият най-висок показател в Европа след Естония и Румъния (но в случая с румънците става дума и за сериозна девалвация на леята, така че реално ръстът е по-малък). В първото десетилетие на века, в период на последователни бюджетни излишъци, България бе успяла да стопи дълга си от над 21 млрд. лева през 2000 година до едва 9.4 милиарда лева в края на 2008 година. Идването на Covid-19 го завари на ниво 24 млрд. лева. В края на март тази година той вече е бил 42.2 милиарда.

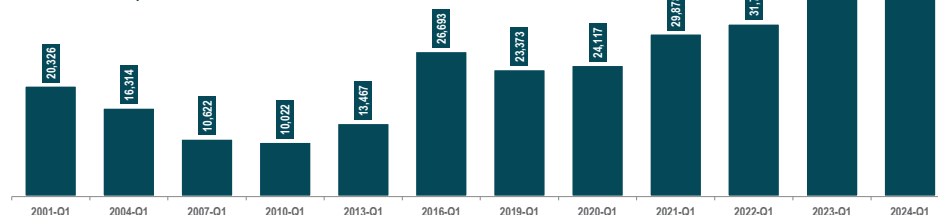
**САМО ПО СЕБЕ СИ, ТОВА ЧИСЛО НЕ Е СТРАШНО.** Парите са се обезценили значително от 2010 до 2024. Българската икономика е пораснала - от около 51 млрд. долара Брутен вътрешен продукт тогава до цели 101.6 милиарда през 2023 година. Като процент от БВП, държавният дълг си остава малко над 20-те процента - отличен показател на фона на средните за ЕС над 80%. Проблемът е, че тези 42 милиарда лева дълг не са крайт - те са само началото. Те не включват например рекордната по размер (4.35 млрд. евро) емисия нов дълг, пласирана от служебното правителство през август. Част от тези нови заеми ще отидат за обслужване на старите, друга част - за покриване на заложения дефицит в бюджета за 2024.

Разбира се, фанатичната фискална дисциплина и затягането на коланите могат да търпят доста критики като дългосрочна политика. Страна с ниска задължнялост като България би могла да се възползва от доверието и интереса на кредиторите, да получи относително изгодни заеми и да ги използва за инвес-

## ПУБЛИЧНИЯТ ДЪЛГ НА БЪЛГАРИЯ

BULGARIA'S GOVERNMENT DEBT

В млн. лева / BGN mn



България отделя за полиция и сигурност най-голям дял от брутния продукт измежду всички държави в ЕС. В същото време 88% от работещите в МВР не се занимават нито с разследвания, нито с опазване на общественения ред, твърди Зорница Славова от Института за пазарна икономика

тиции, които ще ускорят икономическа растеж - и ще позволят по-лесното връщане на въпросните заеми.

### САМО ЧЕ БЪЛГАРИЯ В ПОСЛЕДНИТЕ ГОДИНИ НЕ ПРАВИ ТОВА.

Бюджетният дефицит се дължи почти изцяло на "лудия ръст на пенсии и заплати", както се изрази дългогодишният заместник-министър на финансите Любомир Дацов. "В ЕС има две държави с автоматична индексация на доходите - Белгия и Люксембург. В България публичният сектор го докарва с автоматичната индексация на учителските заплати, с минимална работна заплата, обвързана със средната, а от другата година същото ще се отнася за полицаи и военни (всичко, което в учебниците се описва, че не трябва да се прави)", коментира Дацов по повод данните за дефицита към юли. На същото мнение е и Владислав Горанов, бивш финансов министър и инициатор на българската кандидатура за членство в еврозоната. Постоянно се поемат ангажименти от държавата за увеличение на доходите в МВР и в отбраната от началото на тази година, подчерта Горанов пред Money.bg. "Това са ангажименти, които се наслагват и натрупват година след година, и които рано или късно ще доведат до това сметката трудно да може да бъде вменена в трите процента максимално възможен дефицит", смята Горанов. В потвърждение на това Институтът за

пазарна икономика изнесе през септември данни, че България отделя за полиция и сигурност най-голям дял от брутния продукт измежду всички държави в ЕС. В същото време 88% от работещите в МВР не се занимават нито с разследвания, нито с опазване на обществения ред, твърди Зорница Славова от ИПИ.

### "ФИЛОСОФИЯТА, ЧЕ МОЖЕ ПРЕЗ ПОГОЛЕМИ РАЗХОДИ

да има по-бързо забогатяване на българското общество, е грешна... Можем да си позволим да плащаме по-високи пенсии тогава, когато икономиката създаде този доход. Изплащането на пенсии на кредит от по няколко милиарда на година според мен е грешна тактика и отнема възможността за инвестиции в разходи за растеж", добавя Горанов.

В същото време перспективите пред българската икономика съвсем не предполагат толкова безгрижно харчене. С публикуването на данните за август стана ясно, че промишленото производство в страната спада вече 19-и пореден месец - логично отражение на кризата при новия търговски партньор Германия.

"Европа е в много неблагоприятна ситуация - с много щедри социални политики, много неконкурентоспособна, с много ниска продуктивност", коментира Мартин Търпанов, ръководител на отдел "Дългови инструменти" в DeltaStock, пред Bulgaria ON AIR. Според него задължнялостта на

Европа не остава много възможности за действие, а прословутият план за насърчаване на конкурентоспособността чрез мащабни инвестиции, предложен от Марио Драги, може да има само обратен ефект. "Какво предлага г-н Драги: харчене. Пак се опитваме да гасим пожарите с бензин", смята Търпанов. "Нямаме друг избор, освен да се опитаме да сме фискално благоразумни".

Повишаването на доходите на кредит е напълно възможно, както доказва гръцкият опит. В средата на 70-те, когато падна режимът на полковниците, средната заплата в Гърция бе около 65% от тази във Франция. През 2009, точно преди сгромолясането, тя бе 97.9%. И осезаемо по-висока от тази в страни като Италия или Южна Корея. Но днес средната заплата в Гърция все повече се доближава до тази в България, и догодина вероятно ще се окаже по-ниска от нея. А и забогатяването на гръците, дори назаем, се случи при една процъфтяваща Европа и Германия във възход. Сега ситуацията далеч не е такава.

**НЕМАЛКО ХОРА ВЯРВАТ, ЧЕ ЕВЕНТУАЛНОТО ПРИЕМАНЕ НА ЕВРОТО** ще заздравя финансовата дисциплина в България. Но всъщност по-скоро ще се случи обратното. Сега действащият Валутен борд в страната забранява на централната банка да рефинансира банките, и ги подтиква да държат по-високи резерви. Влизането в еврозоната ще премахне тази спиратка. "Основните печеливши ще са хората от елита, защото това означава по-голямо задълбочаване на интеграцията, повече пари, карьерно израстване, сваляне от отговорност", коментира икономистът от БАН доц. Григор Сарийски пред БНР. "Влизането в еврозоната означава, че за всяка неприятност, която ще сполети българската икономика, ще можем да се оправдаваме с това, че сме в еврозоната и нямаме право на независима монетарна политика". "Механизмът на нашия валутен борд ни дава голямо предимство, че не можем да купуваме правителствен дълг, което е един от основните фактори правителствата да са фискално дисциплинирани", коментира подуправителят на БНБ Калин Христов. А идеологът на валутния борд проф. Стив Ханке още през 2017 предупреди, че "присъединяването към еврозоната ще бъде тотално бедствие за страната... Вие ще станете точно като Гърция – без каквато и да е фискална дисциплина". Но ако се съди по развитието в последните години, нищо чудно да се окажем способни на това, и без да влизаме в еврозоната. ■

# Fly with **Sirma** Academy to Your New **IT Career!**

 **Start from scratch or retrain**

 **Solve IT puzzles and develop algorithmic thinking**

 **Create the coolest software apps**

**Enroll now!**



Tracks:



C#



Java



JavaScript

# IS BULGARIA ON THE GREEK SLIDE?

The country boasts one of the lowest levels of public debt in Europe. But as it turned out, that wouldn't last much longer

By KONSTANTIN TOMOV / Photography iSTOCK

It was like locking children in a candy store, a famous financier once said about the Greek debt crisis. Greece's entry into the eurozone lowered the cost of borrowing and pushed the already easy-spending Greek governments into record spending sprees. The results are well known: Greece's finances collapsed in 2008, taking the entire economy with it. Later, the flock of international "rescuers" brought things to the point that today, after almost 15 years of tightening the belts, the country's government debt is 50% higher than it was at the beginning of the crisis. Every man, woman and child in our southern neighbour has 32,225 euros of public debt. This does not even include private debt or the massive holes in the pension system.

**THE FATE OF GREECE SHOULD BE A LESSON** to all other European countries. But despite this, in 2024 it increasingly looks as if there are new faces in the candy store: the Bulgarian politicians. For nearly a quarter of a century, Bulgaria has

been proud to be one of the most financially disciplined and least indebted countries in Europe. This was achieved at a very high price: with the de facto bankruptcy of the state in 1990 and with the deliberately prolonged hyperinflation in 1996-1997 that consumed the savings of at least two generations of Bulgarians and amnestied thousands of credit millionaires and billionaires. Even the global financial crisis in 2008-2009 failed to break this discipline, and Bulgaria permanently remains one of the two countries with the lowest public debt in the European Union, along with Estonia.

**WHAT PLAYED THE ROLE OF THE KEY** in the lock of the imaginary confectionery was Covid-19. The wanton printing and scattering of money during the pandemic also showed the Bulgarian rulers the sweetness of uncontrolled spending. Then the political stalemate that prevailed permanently only added fuel to the fire. Unable to produce a clear winner in so many

elections, and desperately scrambling to protect their dwindling voters, political parties are ready for increasingly generous populist spending: public sector wage increases, pension adjustments... At the same time, the series of caretaker governments or reluctant coalitions are extremely convenient for those who want to spend without being held accountable.

What is the result? Bulgaria's nominal government debt has grown by 321% in the spring of 2024 compared to the same period in 2010. This is the third highest increase in Europe after Estonia and Romania (but in the case of the Romanians it is also caused by a serious devaluation of the leu, so in reality the increase is smaller). In the first decade of the century, during a period of consecutive budget surpluses, Bulgaria managed to melt its debt from over 21 billion BGN in 2000 to only 9.4 billion BGN at the end of 2008. The arrival of Covid-19 brought it to the level of BGN 24 billion. At the end of March this year, it was already 42.2 billion.







THE PROJECT  
WWW.THEPROJECT.BG

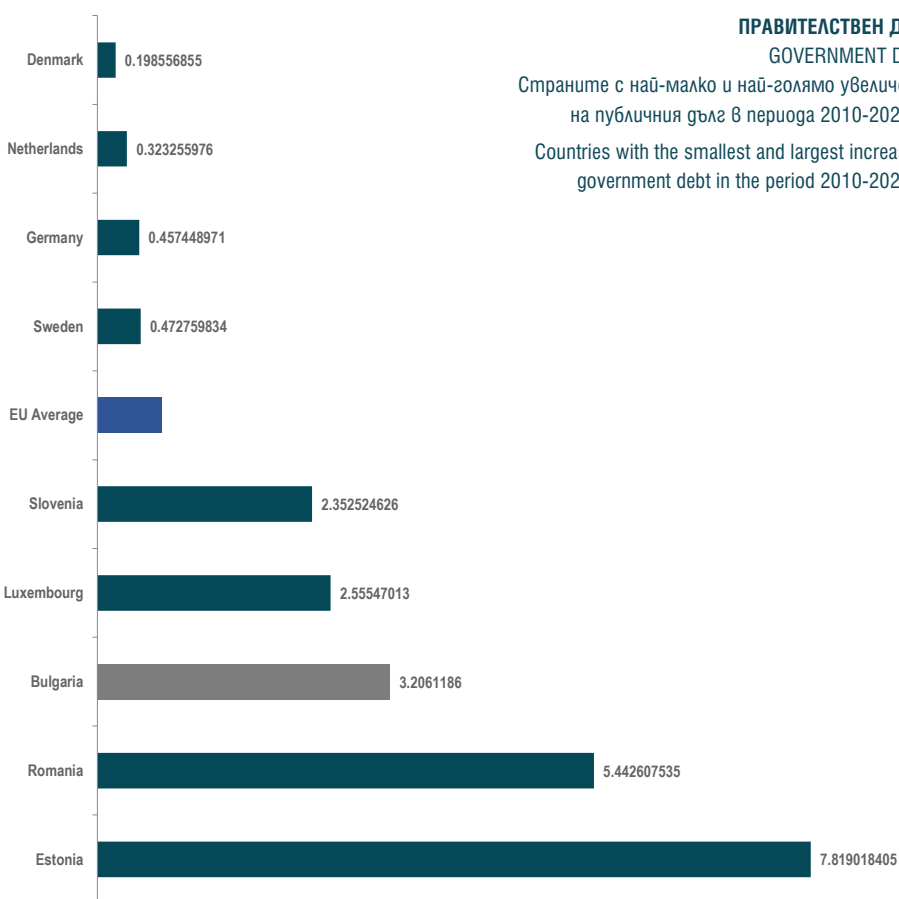
**vitra.**

### BY ITSELF, THIS NUMBER IS NOT SCARY.

Money has depreciated significantly from 2010 to 2024. The Bulgarian economy has grown - from about \$51 billion GDP then to as much as \$101.6 billion in 2023. As a percentage of GDP, government debt remains slightly above 20 per cent - an excellent indicator against the EU average of over 80 per cent. The problem is that this 42 billion BGN debt is not the end - it is only the beginning. They do not include, for example, the record (4.35 billion euro) new debt issue placed by the caretaker government in August. Part of these new loans will go to service the old ones, and another part - to cover the projected deficit in the budget for 2024. Admittedly, fanatical fiscal discipline and belt-tightening can take a lot of criticism as a long-term policy. A low-indebted country like Bulgaria could take advantage of the confidence and interest of creditors, obtain relatively profitable loans and use them for investments that will accelerate economic growth - and allow easier repayment of the loans in question. But Bulgaria has not been doing this in recent years. The budget deficit is almost entirely due to the "crazy growth of pensions and salaries", as the long-time Deputy Minister of Finance Lyubomir Datsov put it. "In the EU, there are two countries with automatic indexation of incomes - Belgium and Luxembourg. In Bulgaria, the public sector gets there with the automatic indexation of teachers' salaries, with a minimum wage tied to the average salary, and from next year the same will apply to policemen and the military (everything that the textbooks say should not be done)", commented Datsov regarding the data on the deficit as of July. Vladislav Goranov, former Minister of Finance and initiator of Bulgaria's bid for membership in the eurozone, is of a similar opinion. Commitments are constantly being made by the state to increase incomes in the Ministry of the Interior and in defence since the beginning of this year, Goranov emphasized, talking to Money.bg. "These are commitments that are superimposed and accumulated year after year, and which sooner or later will lead to the fact that the account can hardly be included in the three per cent maximum possible deficit," Goranov believes. In confirmation of this, the Institute for Market Economy presented data in September that Bulgaria allocates the largest share of GDP to police and security among all EU countries. At the same time, 88% of those working in the Ministry of the Interior do not deal with investigations or with the protection of public order, claims Zornitsa Slavova from the IPI.

**"THE PHILOSOPHY THAT THE BULGARIAN SOCIETY** can get richer faster through greater spending is wrong... We can afford to pay higher pensions when the economy creates this income. The payment of pensions on credit from several billion a year, in my opinion, is a wrong tactic and displaces the possibility of investments in growth costs," Goranov adds.

At the same time, the prospects for the Bulgar-



ian economy do not at all suggest such carefree spending. With the publication of the data for August, it became clear that the industrial production in the country has been falling for the 19th consecutive month - a logical reflection of the crisis in the main trading partner, Germany.

"Europe is in a very unfavourable situation - with very generous social policies, very uncompetitive, with very low productivity," commented Martin Turpanov, head of the "Debt Instruments" department at DeltaStock, to Bulgaria ON AIR. In his view, Europe's indebtedness leaves little scope for action, and Mario Draghi's notorious plan to boost competitiveness through massive investment could only backfire. "What Mr. Draghi is proposing? More spending. We are again trying to put out fires with gasoline," Turpanov believes. "We have no choice but to try to be fiscally prudent."

Raising incomes on credit is quite possible, as the Greek experience has proven. In the mid-1970s, when the regime of the colonels fell, the average salary in Greece was about 65% of that in France. In 2009, just before the crash, it was 97.9%. And significantly higher than in countries like Italy or South Korea. But today the average salary in Greece is getting closer to that in Bulgaria, and next year it will probably be lower than it. And the enrichment of the Greeks, even on loan, happened with a flourishing Europe and Germany on the rise. Now the situation is different.

**MANY PEOPLE BELIEVE THAT THE EVENTUAL ADOPTION** of the euro will strengthen financial discipline in Bulgaria. But in fact, the opposite is more likely to happen. Now the Currency Board in the country prohibits the central bank from refinancing the banks and encourages them to hold higher reserves. Entry into the Eurozone will remove this brake. "The main winners will be the people from the elite because this means a greater deepening of integration, more money, career growth, removal of responsibility", commented Assoc. Grigor Sariyski, an economist from Bulgarian Academy of Sciences, to BNR. "Entering the Eurozone means that for any trouble that will befall the Bulgarian economy, we will be able to justify ourselves with the fact that we are in the Eurozone and do not have the right to an independent monetary policy". "The mechanism of our currency board gives us a great advantage that we cannot buy government debt, which is one of the main factors for governments to be fiscally disciplined," commented BNB Deputy Governor Kalin Hristov. And the ideologue of the currency board, Prof. Steve Hanke, warned back in 2017 that "joining the Eurozone will be a total disaster for the country... You will become just like Greece - without any fiscal discipline". Judging by the developments in recent years, we might actually be able to do this even without the Eurozone. ■

# Кетопрофен АБР

Кетопрофен

50 мг прах за перорален разтвор в саше

Празнувай живота  
**БЕЗ БОЛКА!**

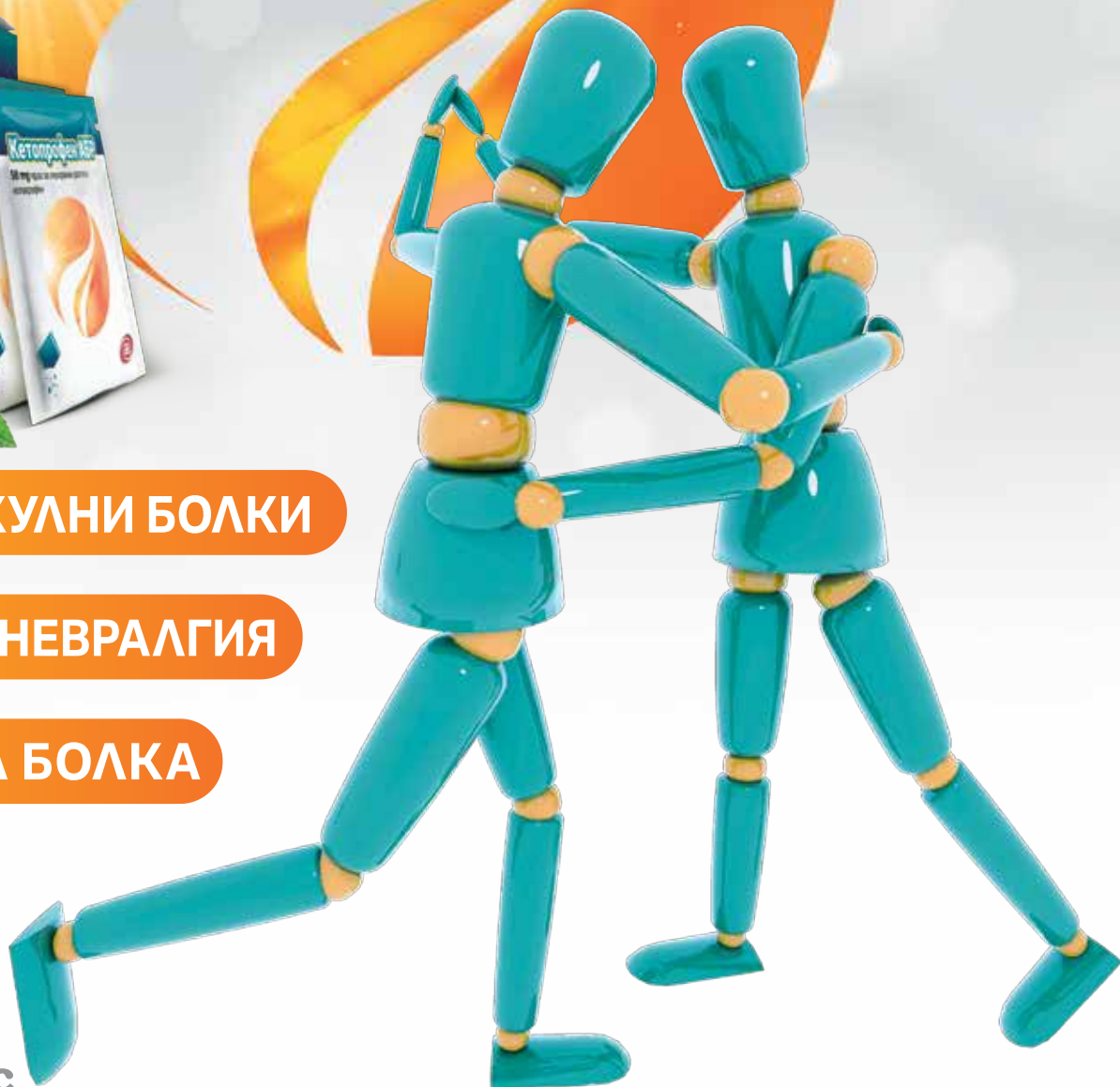


СТАВНИ И МУСКУЛНИ БОЛКИ

ГЛАЗОВОЛИЕ И НЕВРАЛГИЯ

МЕНСТРУАЛНА БОЛКА

ЗЪБОБОЛ



 antibiotic

Лекарствен продукт без лекарско предписание за възрастни и юноши на възраст над 16 години.

Съдържа Кетопрофен. Преди употреба прочетете листовката. КХП към Рег.№20230146; РУ № BG/МА/МР – 62964/12.07.2023; ИАП-3135/22.01.2024 г.

# В БЛАТОТО НА ДЪЛГА

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ISTOCK

Историята на съвременна България е история за дългове. Днешното финансово състояние на страната, с малък външен дълг и стабилна валута, е на практика почти без прецедент в 145-те години след възстановяването на българската държава. "Икономическото ни развитие е осъществено на няколко спазматични тласъка, като само през кратки отрязъци от време стопанството преживява пълноценен подем: 1902-1912; 1924-1929; донякъде втората половина на 30-те години", пише Румен Аврамов в своя труд "Комуналният капитализъм". "През всички останали години България се развива при „извънредни“ обстоятелства. Такива са войните 1912-1918 и техните икономически последици, доминирали целия междувоенен период. Такива са световните стопански кризи от края на XIX век и от 30-те години. Такъв е периодът преди Втората световна война, когато българската икономика е скована от световния протекционизъм и от клиринговите спогодби с основните си партньори. Такива са слабо различимите в обществената памет, но напълно реални остри кризи на платежния баланс през комунистическите години".

**НА ПРАКТИКА ЧАК ДО КРАЯ НА 1990-ТЕ ГОДИНИ** историята на българските финанси е история за непрекъснато договаряне, разсрочване или рефинансиране на заеми. След "тласъците години" (1902-1912) идва Първата световна война, когато БНБ е принудена да печата пари, обезпечени от т. нар. германски "военни аванси". След войната БНБ има към 1 милиард марки вземания, но те са унищожени напълно от хиперинфлацията в Германия. Фиксираният курс на лева към марката повлича и него: обезценката му до началото на 20-те години е 27 пъти. Наг едга трета от предприятията в страната не оцеляват. Тежат и наложените на България репарации - 2.25 милиарда златни франка, изплатими на страните-победителки в течение на 37 години. Това е около около 22% от националното богатство - по-висок дял дори от репарациите, наложени на Германия... Едва в края на 20-те години българската икономика надига глава, подпомогната от дъва заема - Бежанския (1926) и

Стабилизационния (1928), с които страната се освобождава от диктата на Репарационната комисия и отново получава достъп до капиталовите пазари. Но точно тогава идва Голямата депресия.

**СЛЕДВАЩОТО ПРОПАДАНЕ НА ЛЕВА** е през Втората световна война и особено през втората ѝ фаза, когато БНБ е принудена да финансира без всякакво обезпечение не само участието на България на страната на съюзниците, но и окупационните съветски войски, разположени на нейна територия. През 1947 новата власт прави парична реформа, в която национализира всички банки, изтегля готовата банкнота и позволява на физическите лица да ги обменят за до 2000 лева от новата емисия. И на практика ликвидира спестяванията на гражданите.

В епохата на социализма за финансови кризи не се говори, разбира се - само че това не означава, че ги няма. На социалистическите левчета уверено пише, че са обезпечени "със злато и всички активи на банката", но най-добре пазената тайна е, че БНБ вече няма никакво злато. През 1959 то е откарано в Москва пог предлог, че софийският трезор не е сигурен при ядрена война. Между 1962 и 1964 СССР разпродава българския златен резерв, за да погаси част от дълга на България към две съветски банки, опериращи в Западна Европа - лондонската Moscow Narodny Bank Limited и парижката BCEN-Eurobank.

Следващата криза с българския дълг е в края на 70-те, и е прекратена с разрешението от Москва страната да препродава нефт на международните пазари. После идва новата ескалация на дълга (най-вече на държавните предприятия) през втората половина на 80-те, довела до фактическия фалит на държавата през 1990 с обявения мораториум върху външния дълг; споразумението за уреждането на дълга от 1993; банковата криза и хиперинфлацията от 1996-1997, когато за шест седмици курсът към долара скочи от 500 към 1 до над 3000 към 1; стабилизационното споразумение с МВФ и, най-накрая, въвеждането на валутния борд в България на 1 юли 1997 година.

Монета от 2 лева от 1894  
A 2 leva coin from 1894





DAS  
Hotels & Resorts



DESTINATION BURGAS

SEA GARDEN



GRAND HOTEL & SPA

**PRIMORETZ**

SINCE 1959



MANY EVENTS, ONE LOCATION



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

2, Al. Batenberg Str., 8000 Burgas, Bulgaria

+359 56 8 12345

info@hotelprimoretz.bg

# INTO THE DEBT SWAMP

By KONSTANTIN TOMOV / Photography ISTOCK

The history of modern Bulgaria is a history of debts. The current financial situation of the country, with a small external debt and a stable currency, is virtually unprecedented in the 145 years since the restoration of Bulgarian statehood. "Our economic development took place on several spasmodic impulses, with only short periods of time the economy experienced a full-fledged boom: 1902-1912; 1924-1929; somewhat the second half of the 1930s", writes Rumen Avramov in his work "Communal Capitalism". "In all other years, Bulgaria developed under "extraordinary" circumstances. Such were the wars of 1912-1918 and their economic consequences, which dominated the entire interwar period. Such are the world economic crises of the late 19th century and the 1930s. Such is the period before the Second World War when the Bulgarian economy was constrained by global protectionism and by the clearing agreements with its main partners. Such are the barely distinguishable in public memory but very real acute balance of payments crises during the communist years".

**UNTIL THE END OF THE 1990s**, the history of Bulgarian finances is a history of continuous negotiation, rescheduling or refinancing of loans. After the "fat years" (1902-1912) came the First World War, when the BNB was forced to print money secured by the so-called German "war advances". After the war, the BNB had about 1 billion marks in receivables, but they were completely destroyed by the hyperinflation in Germany. The fixed exchange rate of the lev to the mark affected it: its devaluation by the beginning of the 1920s was 27 times. Over a third of enterprises in the country did not survive. The reparations imposed on Bulgaria are also a heavy burden - 2.25 billion gold francs, payable to the victorious countries over a period of 37 years. This was about 22% of the national wealth - a higher share even than the reparations imposed on Germany. Only at the end of the 1920s did the Bulgarian economy raise its head, aided by two loans - The Refugee loan (1926) and the Sta-

bilization loan (1928), with which the country freed itself from the dictates of the Reparations Commission and regained access to the capital markets. But just then came the Great Depression.

**THE NEXT FALL OF THE LEV** was during the Second World War, and especially during its second phase, when the BNB was forced to finance, without any collateral, not only Bulgaria's participation on the side of the Allies, but also the occupying Soviet troops stationed on its territory. In 1947, the new government carried out a monetary reform in which it nationalized all banks, withdrew the previous banknotes and allowed individuals to exchange them for up to 2,000 BGN of the new issue, stealing its citizens' savings. In the era of socialism, there was no talk of financial crises, of course - but this does not mean that they did not exist. On the socialist lev notes, it was confidently written that they are secured

"with gold and all the assets of the bank", but the best-kept secret was that the BNB no longer had any gold. In 1959 it was taken to Moscow under the pretext that the Sofia vault was not safe in a nuclear war. Between 1962 and 1964, the USSR sold off the Bulgarian gold reserve to repay part of Bulgaria's debt to two Soviet banks operating in Western Europe (the London-based Moscow Narodny Bank Limited and the Paris-based BCEN-Eurobank).

The next crisis with the Bulgarian debt was at the end of the 1970s, and it was stopped with permission from Moscow for the country to resell oil on the international markets. Then came the new escalation of debt (mostly of state-owned enterprises) in the second half of the 1980s, which led to the de facto bankruptcy of the state in 1990 with the announced moratorium on external debt; the 1993 debt settlement agreement; the banking crisis and hyperinflation of 1996-1997, when in six weeks the exchange rate against the dollar jumped from 500 to 1 to over 3,000 to 1; the stabilization agreement with the IMF and, finally, the introduction of the currency board in Bulgaria on July 1, 1997.



Дребни монети от епохата на социализма  
Small change from the socialist era



**ЦКБ Сила**  
пензионноосигурително  
акционерно дружество

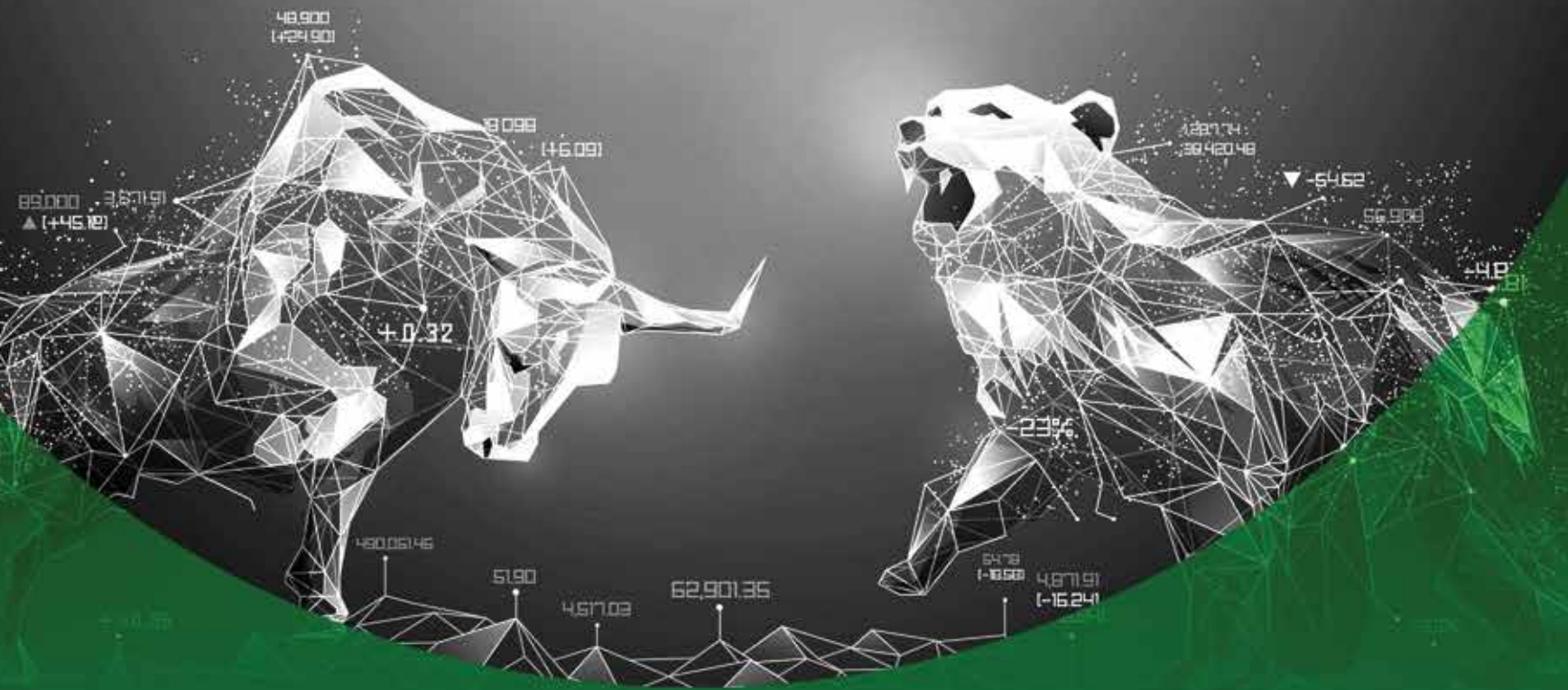
***С грижа за Вас!***



**ИЗБЕРИ ПОАД „ЦКБ-СИЛА“:**

**ПЪРВОТО УЧРЕДНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г.  
КЪМ 30.06.2024 Г. – С НАД 409 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И НАД 2.2 МИЛИАРДА ЛВ. УПРАВЛЯВАНИ  
НЕТНИ АКТИВИ В ПЕНСИОННИТЕ ФОНДОВЕ (ДАННИ НА КФН: WWW.FSC.BG).  
ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ДОБРОВОЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД ОТ МАРТ 1996 Г.,  
ОТ 2019 Г. ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ПРОФЕСИОНАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД,  
ОТ ОКТОМВРИ 2021 Г. ИЗПЛАЩА ПОЖИЗНЕНИ ПЕНСИИ И РАЗСРОЧЕНИ ПЛАЩАНИЯ  
НА ОСИГУРЕНИ ЛИЦА В УНИВЕРСАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД.**

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



# INVESTOR FINANCE FORUM

събитие на investor.bg

21.11. | 10:30  
INTER EXPO CENTER

INVESTOR  
MEDIA PRO

ГЕНЕРАЛНИ ПАРТНЬОРИ:





# SMART ИНВЕСТИЦИИТЕ: КОМПЮТЪРНИТЕ МОДЕЛИ НА NED DAVIS RESEARCH

Нег Дейвис Рисърч (НДР) е глобален лидер в сферата на пазарните анализи и предоставянето на умни решения за професионални инвеститори и компании, работещи в сферата.

Компанията е основана през 1980 година и носи името на небезизвестния американски анализатор и инвеститор Нег Дейвис. Преди да започне собствен бизнес, Нег Дейвис набира богат опит като партньор в една регионална инвестиционна банка в Америка. Там той прави анализите си само на ръка и в процеса вижда възможността да използва навлизания тегърва в различни индустрии, компютър, за да обработва сложни инвестиционни модели. Неговият опит да финансира идеята бива отхвърлен и така той решава да направи тази инвестиция сам и да стартира собствена компания.

Философията, която стои зад методологията, използвана от NDR, се базира на работата на Нег преди да формира компанията. Тогава той прекарва голяма част от времето си правейки прогнози за икономиката и пазарите, които са достатъчно добри, за да му спечелят вниманието на медиите. Въпреки тази популярност, в един момент Нег осъзнава, че годишната възвръщаемост на неговото собствено портфолио не отразява успехите на прогнозите му. Тогава дошло прозрението, че прекалено много се фокусира върху това "да бъде прав", а всъщност трябва да бъде по-дисциплиниран и да не оставя егото си да се намесва в решенията, които взема, както и да балансира рисковете, за да "прави пари".

Първоначално, Нег Дейвис основава компанията си на четири печеливши принципа - обективност, дисциплина, гъвкавост и толеранс към риска. С еволюцията на компанията, тези принципи също се развили до 10 правила, като към горните добавили: не върви срещу пазарните трендове; не върви срещу монетарните политики; не следвай тълпите при екстремни пазарни ситуации; учи историята, за да избегнеш повторение на грешките; и прилагай правилата за мениджмънт на парите.

Нег Дейвис Рисърч в България

От 2021 насам, компанията лидер в анализите си партнира с българския асет мениджър ЕЛАНА Фонд Мениджмънт чрез иновативния фонд ELANA Ned Davis Research Dynamic Strategy. Заг фонда стои



глобалния модел за алокация на активи на американската компания, който е и водещ в портфолиото им.

Фондът е единствен по рода си за България продукт изцяло в щатски ETF-и, който използва дефиниран сет от индикатори, за да алокира динамично, всеки месец, теглата на акции и облигации в портфейла, следвайки трендовете на глобалните пазари.

Този автоматизиран подход помага на инвеститорите във фонда да се адаптират обективно към еволюиращите макро и микро пазарни трендове на ежемесечна база.

Три предимства на ELANA Ned Davis Research Dynamic Strategy

Едно от основните предимства на фонда се съдържа в името му, а именно динамичната инвестиционна стратегия. Тя му позволява да при идентифициране на нови трендове да заема бързо съответните позиции и да следва тези трендове докато са активни. Второто предимство на ELANA Ned Davis Research Dynamic Strategy е липсата на аналог на стратегията за управлението му в България.

Третото, но не и на последно място предимство е, че чрез този фонд инвеститорите имат достъп до щатски ETF-и, дори да не са професионални инвеститори (в Европа само професионалните инвеститори могат да купуват щатски макува),

и освен това този достъп е без данъчни задължения за тях, тъй като инвестициите в местни фондове са освободени от облагане за български граждани и фирми.

Маркетингов материал. Информираме настоящите и потенциални инвеститори, че стойността на дяловете на договорните фондове и доходът от тях може да се понижат. Не се гарантират печалби и съществува риск за инвеститорите да не си възстановят пълния размер на инвестирания средства. Инвестициите във взаимни фондове не са гарантирани от гаранционен фонд, създаден от държавата или друг вид гаранция. Постигнатите резултати от минали периоди не предвиждат бъдещата възвръщаемост. Преди вземане на окончателно инвестиционно решение е препоръчително инвеститорите да се запознаят с проспекта и с основния информационен документ за инвеститори на съответния фонд. Документите са достъпни на интернет страницата на УД „ЕЛАНА Фонд Мениджмънт“ ([www.elana.net](http://www.elana.net)). Бъдещите резултати подлежат на данъчно облагане, зависещо от личното положение на всеки инвеститор и може да се промени в бъдеще. Повече информация за рисковете и ползите в инвестирането в дялове е достъпно на: [www.elana.net](http://www.elana.net)

# БИЗНЕС СТАРТ





с Роселина Петкова и Христо Николов

Всеки  
делник

07:30

**Bloomberg**  
TV Bulgaria

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

Ипотечен кредит

# ДОМ за теб



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



Централна Кооперативна Банка  
Важният си ти.

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

# ПОСКЪПВАНЕТО НА СВОБОДАТА

Личният автомобил бе може би най-важната опора на демокрацията през ХХ век. Но през 2024 той е по-малко достъпен отвсякога

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография iSTOCK

След няколко златни години за автомобилната индустрия, последвали пандемията, сега идва време за твърдо приземяване. Гиганти като Volkswagen или Stellantis обвиняват за проблемите си нелоялната конкуренция от Китай или отпадналите субсидии за електромобили. Но истината е, че пазарът като цяло е тръгнал наголу. През август 2024 в Европа са продадени с 18% по-малко нови автомобили, отколкото през август 2023. В Италия спадът е 13%, във Франция - 24%, в Германия - почти 28%. Дори България, в която пазарът растеше с рекордни темпове през първото полугодие, отчита 14% спад за август. При това този повсеместен спад засяга не само електромобилите (-44%), но и плъг-ин хибридите (-22%), бензиновите автомобили (-17%) и дизелите (-26%). Единствено обикновените самозареждащи се хибриди отчитат ръст, но госта скромна, малко над 6%. Най-различни фактори влияят за това ох-

лаждане на пазара, но един доминира над всички: колите просто станали прекалено скъпи за ржоба на европейците. И на американците. И на китайците. И то не само за покупка. Едно проучване на Bank of America показва, че разходите за притежаване на автомобил (поддръжка, застраховки, данъци и такси и пр.) са най-високите за последния век, дори и коригирани според инфлацията. Нека видим кои са причините личната кола да стане изведнъж толкова недостъпна.

## Пандемия и инфлация

Covid-19 и недотам адекватните мерки на правителствата срещу него отключиха най-драстичното поскъпване на автомобилите от много дълги години насам. От една страна, пандемията логично накара много хора да загърбят обществения транспорт в полза на индивидуалния превоз. В същото време т. нар. "локдауни" забавиха или изцяло блокираха производството на автомобили

Jose Manuel Grandfo, "Twist and Jump"



и компоненти. В резултат нарастващото търсене за автомобили се сблъска с намаляващо предлагане - което логично доведе до скок в цените. Изправени пред недостига на нови коли, много хора се насочиха към употребяваните, което напompа сериозно и техните цени. Дори и след края на основната фаза от пандемията поскъпването на прикълочи: вероятно и защото много потребители, излезли от ограниченията на локдауните, изведнъж се оказаха решени да наваксат, да живеят активно и да харчат пари. А пари имаше в изобилие, защото повечето централни банки напечатаха огромни количества, за да финансират мерки за справяне с ефекта от другите мерки. Неслучайно годините 2021, 2022 и 2023 донесоха рекордни печалби за почти всички автомобилни производители.

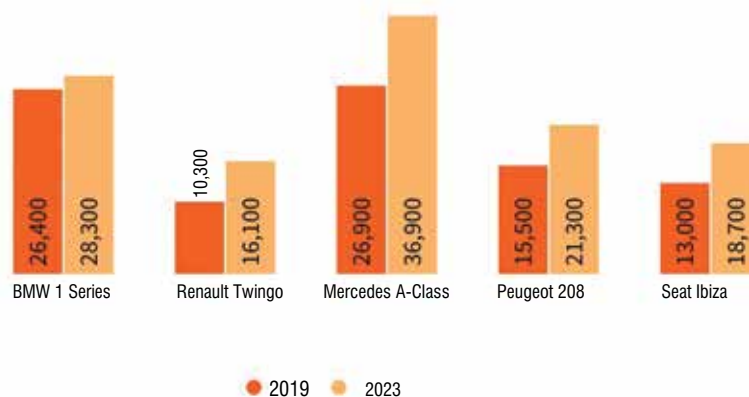
### Екология...

Вторият съществен фактор за поскъпването на автомобилите са все по-затягащите се екологични стандарти. Покриването на актуалния за Европа Euro 6d на практика прати на боклука простичките и евтини бензинови двигатели с атмосферно пълнене. На тяхно място дойдоха турбокомпресори, меки хибридни системи, пълни хибридни системи: все технологии, които чувствително оскъпяват производството. Немалко наблюдатели обаче твърдят, че автомобилните компании силно са преувеличили този ефект. Неправителствената организация Transport & Environment в края на миналата година остро разкритикува автопроизводителите заради съпротивата им срещу предлагания следващ екостандарт Euro 7. Тогава много компании заявиха в прав текст, че покриването на предлаганите нови лимити ще оскъпи толкова малките автомобили от A- и B-сегмента, че производството им ще стане нерентабилно. По данни на T&E обаче, от 2019 до 2023 производителите са увеличили цените на достъпните си модели средно с 41%. Това означава средно около 6,000 евро за масов модел в B-сегмента като Peugeot 208 или Seat Ibiza например, и около 10,000 евро за премиум модел като Mercedes A-Class. В същото време допълнителните технологии, нужни за покриване на Euro 7, според организацията възлизат на едва около 200 евро на автомобил.

### ... и акционери

Най-сигурното доказателство, че себестойността на автомобилите е нараснала много по-малко от крайната им цена, е в печалбите на производителите. Според T&E през 2022 нетната печалба на автомобилните компании в Европа е достигнала рекордните 64 милиарда евро, което им е позволило да разпределят 27 милиарда евро

### ЦЕНАТА НА МАЛКИТЕ КОЛИ THE PRICE OF SMALL CARS



\*Източник: T&E / Source: T&E

дивидент. Поскъпването на автомобилите е "много над инфлацията и останалите разходи, което е позволило на производителите да направят рекордни печалби за сметка на потребителите. И в същото време те се борят със зъби и нокти срещу технологии за намаляване на замърсяването, струващи само по 200 евро на кола. Това е доказателство, че печалбата винаги ще е по-важна от хората за автомобилните производители", заяви Ана Краинска от T&E.

Истината е обаче, че много често директорските бордове на големите компании нямат особен избор: те са изправени пред все по-агресивен натиск от страна на акционерите си. Самата собственост в автомобилните компании се промени в последните десетилетия: някогашните семейни бизнеси привлякоха финансови инвеститори от Уолстрийт, китайски и арабски капитали - все нови играчи, които искат постоянно растяща възвращаемост. Ако някога 5% марж на печалбата минаваше за добър резултат в автомобилния сектор, сега дори 10% изглеждат недостатъчни на финансовите акули.

### Технологии и безопасност

Друга съществена причина за поскъпването на автомобилите е непрекъснатото добавяне на нови технологии към тях. В края на миналия век добре оборудван автомобил означаваше такъв с радиокасетофон, климатик и кожен волан. Днес колите имат сложни мултимедийни системи, връзка с интернет, автоматична климатизация, отопление и вентилиране на седалките, камери, множество системи за сигурност - от асистентите за поддържане на лентата до най-напредничавите автопилоти,

които могат да маневрират, спират и потеглят сами. Все по-голяма част от тези системи вече дори не са допълнителни екстри, а са задължително оборудване, поне в Европа. През юли тази година поредната порция регламенти от Брюксел задължи всички компании, продаващи леки или лекотоварни автомобили в общността, да ги оборудват със 7 допълнителни асистирани системи. До тази година повечето от тези системи се предлагаха като опции срещу доплащане, но сега дори купувачите на най-базовите нива ще трябва да ги имат. Става дума за предупреждение за ограниченията на скоростта, система за аварийно спиране, асистент за поддържане на лентата, задна камера със сензори за странично идващ трафик, аварийни светлини при внезапно спиране, дрезгер за тестване на водача преди потегляне и камера, следяща дали шофьорът не е сънлив. Освен това от юли нататък всички нови коли в Европа трябва да имат т. нар. "черна кутия", която записва данни за скорост, спрян път и маневри, която да се използва при разследване на произшествия и при застрахователни искове. А догодина към задължителния списък ще се добавят още две нови системи. Всяка от тях изисква изчислителна мощ, сензори и така нататък - неща, които добавят госта към себестойността на автомобила.

### Сервизната дейност

Всички споменати фактори засягат само първоначалната покупка на автомобила. В интерес на истината, при охлаждането на



пазара в последните месеци дори има известно поевтиняване на новите коли. Но разходите за последващата им поддръжка са на рекордни нива - и продължават да се увеличават. Все по-сложните коли са по-трудни за ремонт и изпълнени с множество скъпи компоненти. Една пукната леща на камера за обратно виждане може да струва няколкостотин лева. Всяка от електронните системи на борда си има собствен чип, чиято подмяна при повреда е доста скъпа. Непрекъснато се повишава и цената на труда в сервизите: отчасти защото инфлацията тласка всички доходи нагоре, и отчасти защото на сервизите вече е необходим доста по-високо квалифициран персонал. Все по-често ремонтите изискват не само монтьор, но и софтуерен специалист.

Сервизната дейност се оскъпява все повече и от самите автомобилни производители. На някои големи пазари например компании от ранга на Mercedes искат от дилърите си депозит за всеки компонент, който трябва да подменят гаранционно. Депозитът се връща, когато производителят получи повредения, подменен компонент. Независимо дали става дума за сложен сензор, или за задна броня, целта на такава политика е да елиминира повредената част от пазара втора ръка. Затова и все по-често в Западна Европа и САЩ автомобили с относително леки повреди след злополука се отписват като тотални застрахователни щети - ремонтът им би струвал по-скъпо от изплащането на пълно обезщетение. Това е от полза за автотърговците в места като България, които изкупуват такива тотални щети, ремонтират

ги при все още по-евтините цени на труда тук и ги препродават.

#### Застраховките

Поскъпването на самите автомобили, на компонентите и на сервизната дейност логично тласка нагоре и цената на застраховките. В България все още тази тенденция не е чак толкова видима, но е неизбежна. В Германия застраховките са поскъпнали с над 30% за последните четири години. В Съединените щати - с над 50% спрямо началото на 2021. По данни на Insurify, средната цена за застраховка каско в Америка е била 1567 долара през 2021, \$1633 през 2022 и \$2019 в края на миналата година.

"Място за повишаване на тарифите има - и то трябва да се случи, защото обезщетенията растат", потвърди Константин Велев, главен изпълнителен директор на застрахователя "Армеец", пред Money.bg. "Увеличават се обезщетенията за неимуществени вреди, които съдът присъжда, растат обезщетенията за ремонт на моторните превозни средства, растат цените на материалите, на резервните части, на труда. Всичко, което формира щетимостта на един застраховател, расте".

#### Печалното заключение.

Много експерти предвиждаха всички тези фактори, но обещаваха те да бъдат неутрализирани с електрификацията. Електрическото задвижване позволява много по-масово споделяне на компоненти, отколкото досега, което може да понижи производствените разходи. Освен това електрическият електромобил е по-прост като устройство, има много по-малко движещи се части и съ-

ответно би трябвало да е много по-лек за поддръжка. Но тези хипотези засега не издържат сблъсъка с реалността. Каквито и икономии да носи споделянето на платформи, те са компенсирани от скока в цените на суровините за електромотори и батерии заради повишеното търсене. А намаляващите глобални продажби означават, че производителите трябва да извечат своята печалба от по-малко автомобили, с по-високи маржове. Същото важи и за следпродажбеното обслужване, затова не е чудно, че по данни на един американски застраховател цената за поддръжка на електромобил е всъщност с почти 40% по-висока от тази на конвенционален.

Заклучението е очевидно: няма какво да спре неутържимото поскъпване на личния автомобил. В бъдеще той ще става все по-недостъпен. Коеето означава, че все повече хора няма да го притежават, а ще го наемат, споделят, ползват на абонаментен принцип и така нататък. В което, само по себе си, няма нищо лошо. Стига да не забравяме, че собственият автомобил е най-важният фактор за утвърждаването на демократичните общества: именно притежаването на лично превозно средство през XX век даде на хората невиджана готовост за свобода, промени из основи трудовия пазар, увеличи конкуренцията между работодателите, развита изцяло нови индустрии, начело с масовия туризъм. Между другото Джеймс Балард, големият английски писател и есеист, го предвиди преди повече от половин век. "Колата, каквато я познаваме, си отива...", писа той още през 1971. "И аз съжалявам за нея, защото, като истински старомодна машина, тя крепи една истински старомодна идея: свободата". ■

# THE APPRECIATION OF FREEDOM

Personal car was perhaps the most important pillar of democracy in the Twentieth century. But in 2024, it is less accessible than ever

By KONSTANTIN TOMOV / Photography iSTOCK

**A**fter the few golden years for the auto industry that followed the pandemic, now is the time for a hard landing. Giants such as Volkswagen or Stellantis blame unfair competition from China or lost subsidies for electric cars for their problems. But the truth is that the market as a whole has gone down. In August 2024, 18% fewer new cars were sold in Europe than in August 2023. In Italy, the decline was 13%, in France - 24%, in Germany - almost 28%. Even Bulgaria, where the market grew at a record pace in the first half of the year, reported a 14% drop for August. Moreover, this widespread decline affects not only electric cars (-44%) but also plug-in hybrids (-22%), gasoline cars (-17%) and diesel (-26%). Only the self-charging hybrids report growth, but rather modest, just over 6%.

Various factors influenced this cooling of the market, but one dominates overall: cars simply became too expensive for the pocket of Europeans. And the Americans. And the Chinese. And not just for purchase. A Bank of America study showed that the cost of owning a car (maintenance, insurance, taxes and fees, etc.) is the highest it has been in a century, even adjusted for inflation. Let's see what are the reasons for the personal car to become so unaffordable.

#### **Pandemic and inflation**

Covid-19 and the governments' inadequate measures against it have triggered the most drastic increase in the price of cars in many years. On the one hand, the pandemic has logically led many people to abandon public transport in favour of individual transport. At

the same time, so-called "lockdowns" slowed down or completely blocked the production of cars and components. As a result, increasing demand for cars was met with decreasing supply - which logically led to a spike in prices. Faced with a shortage of new cars, many people turned to used cars, which in turn seriously inflated their prices. Even after the end of the main phase of the pandemic, the rise in prices was not over: probably because many consumers, who came out of the restrictions of the lockdowns, suddenly found themselves determined to catch up, live actively and spend money. And money was plentiful because most central banks printed huge amounts to finance measures to deal with the effects of other measures. It is no coincidence that the years 2021, 2022 and 2023 brought record profits for almost all car manufacturers.







### Ecology...

The second important factor for the increase in the price of cars is the increasingly strict environmental standards. The coverage of the current Euro 6d practically forbade the simple and cheap naturally aspirated gasoline engines. In their place came turbochargers, mild hybrid systems, full hybrid systems: all technologies that make production significantly more expensive.

However, many observers claim that car companies have greatly exaggerated this effect. At the end of last year, the non-governmental organization Transport & Environment sharply criticized car manufacturers for their resistance to the proposed next Euro 7 eco-standard. At the time, many companies stated in plain text that meeting the proposed new limits would make small A- and B-segment cars so expensive that their produc-

tion would become unprofitable. However, according to T&E data, from 2019 to 2023, manufacturers increased the prices of their affordable models by an average of 41%. This means on average about 6,000 euros for a mass model in the B-segment like the Peugeot 208 or Seat Ibiza for example, and about 10,000 euros for a premium model like the Mercedes A-Class. At the same time, the additional technologies needed to cover Euro 7, according to the organization, amount to only about 200 euros per car.

### ...and shareholders

The surest proof that the cost of cars has risen far less than their final price is in the profits of the manufacturers. According to T&E, in 2022 the net profit of car companies in Europe reached a record 64 billion euros, which allowed them to distribute 27 billion eu-

ros in dividends. The rise in car prices is "well above inflation and other costs, which has allowed manufacturers to make record profits at the expense of consumers. And at the same time, they are fighting tooth and nail against pollution-reducing technologies costing as little as €200 per car. This is proof that profit will always be more important than people for car manufacturers," said T&E's Ana Krajinska.

The truth is, however, that very often the boards of directors of large companies do not have much choice: they face increasingly aggressive pressure from their shareholders. The very ownership of auto companies has changed in recent decades: the once-family businesses have attracted financial investors from Wall Street, Chinese and Arab capital - new players who want ever-increasing returns. If once a 5% profit margin passed for a good

result in the automotive sector, now even 10% seems insufficient to the financial sharks.

### Technology and safety

Another significant reason for the increase in the price of cars is the continuous addition of new technologies. At the end of the last century, a well-equipped car meant one with a CD player, air conditioning and a leather steering wheel. Today, cars have sophisticated multimedia systems, Internet connection, automatic air conditioning, seat heating and ventilation, cameras, numerous security systems - from lane keeping assistants to the most advanced autopilots that can maneuver, stop and start on their own. More and more of these systems are no longer even optional extras, but mandatory equipment, at least in Europe. In July of this year, another batch of regulations from Brussels obliged all companies selling cars or light trucks in the community to equip them with 7 additional assistance systems. Until this year, most of these systems were available as extra-cost options, but now even entry-level buyers will have to have them. These include speed limit warning, an emergency braking system, lane keeping assist, a rear camera with cross-traffic sensors, emergency stop lights, a pre-departure driver test dragger and a camera that monitors whether the driver is sleepy. In addition, from July, all new cars in Europe must have a so-called "black box" that records data on speed, braking distance and maneuvers to be used in accident investigations and insurance claims. And next year two more new systems will be added to the mandatory list. Each of these requires computing power, sensors and so on - things that add quite a bit to the car's cost.

### Servicing

All the factors mentioned affect the initial purchase of the car. In truth, with the cooling of the market in recent months, there has even been some cheapening of new cars. But the costs of their subsequent maintenance are at record levels - and continuing to rise. Increasingly complex cars are more difficult to repair and are filled with many expensive components. A cracked lens of a rearview camera can cost several hundred BGN. Each of the electronic systems on board has its own chip, which is quite expensive to replace in case of failure. The cost of repair shop labour is also steadily rising: partly because inflation pushes up all incomes, and partly because garages now require much more highly skilled staff. More and more often, repairs require not only a fitter but also a software specialist. The servicing is becoming more and more expensive even by the car manufacturers themselves. In some major markets, for example, companies like Mercedes ask their dealers for a deposit for every component they have to replace under warranty. The deposit is returned



Колите стават все по-натоварени с технологии  
Cars are becoming more and more loaded with technology

when the manufacturer receives the damaged original component. Whether it's a complex sensor or a rear bumper, the aim of such a policy is to eliminate the damaged part of the second-hand market. Therefore, more and more often in Western Europe and the USA, cars with relatively minor damage after an accident are written off as total insurance damages - their repair would cost more than paying full compensation. This benefits car dealerships in places like Bulgaria, who buy up such total damage, repair them at the still cheaper labour rates here, and resell them.

### Insurance

The increase in the price of the cars themselves, the components and the service activity logically pushes up the price of insurance as well. In Bulgaria, this trend is still not so visible, but it is inevitable. In Germany, insurance prices have risen by over 30% over the last four years. In the United States - by more than 50% compared to the beginning of 2021. According to data from Insurify, the average price for comprehensive insurance in America was \$1,567 in 2021, \$1,633 in 2022 and \$2019 at the end of last year.

"There is room for tariff increases - and it must happen, because costs are growing," confirms Konstantin Veleve, CEO of the insurance company "Armeets", to Money.bg. "Indemnities for non-property damages awarded by the court are increasing, indemnities for repairing motor vehicles are increasing, the prices of materials, spare parts, and labour are increasing. Everything that forms the damages of an insurer is increasing".

### The sad conclusion

Many experts predicted all these factors, but promised that they would be neutralized with

electrification. The electric drive allows for much more mass sharing of components than before, which can lower production costs. In addition, an electric EV is a simpler device, has far fewer moving parts, and should therefore be much easier to maintain. But these hypotheses so far do not withstand the collision with reality. Whatever savings the sharing of platforms brings, they are offset by a surge in raw material prices for electric motors and batteries due to increased demand. And declining global sales mean manufacturers have to make their profit from fewer cars, with higher margins. The same applies to after-sales service, so it's no wonder that according to an American insurer, the maintenance cost of an electric car is actually almost 40% higher than that of a conventional car.

The conclusion is obvious: there is nothing to stop the mighty increase in the price of the private car. In the future, it will become increasingly unavailable. This means that more and more people will not own it, but rent it, share it, use it on a subscription basis and so on. Which, in itself, is nothing wrong. As long as we don't forget that the own car is the most important factor in the consolidation of democratic societies: it was the ownership of a personal vehicle in the 20th century that gave people unprecedented freedom, fundamentally changed the labour market, increased competition between employers, developed entirely new industries, including mass tourism. By the way, James Ballard, the great English writer and essayist, predicted it more than half a century ago. "The car as we know it is going away..." he wrote back in 1971. "And I feel sorry for it because, as a truly old-fashioned machine, it supports a truly old-fashioned idea: freedom." ■

# COMPASS

## INVEST

[www.compass-invest.eu](http://www.compass-invest.eu)



## Инвестирайте днес и осигурете бъдещето им утре!

### Защо да изберете Компас Инвестиционен План (КИП) за Вашето дете?

Подходяща алтернатива за Вашите спестявания



Отлична алтернатива на спестовен продукт с **очаквана висока доходност**



**Достъп до средствата** – теглите и внасяте по всяко време



Вноските се инвестират в дялове на ДФ „Компас Глобъл Трендс“ и/или ДФ „Компас Евро Облигации“



Възможност за постигане на **по-добра доходност при минимален риск** чрез закупуване на дялове на различна цена



Максимално достъпен с **минимална вноска от 40 лв.** на месец



**Индивидуално решение** според Вашите цели. Възможност за инвестиция във **фондове с различен рисков профил.**



**Без данък** върху дохода



Професионален екип с международен опит и над **480 млн. лв.** под управление



Свържете се с нас на: ☎ **02 | 4219517** или на ✉ **clients@compass-invest.eu**

Настоящият текст е маркетингов материал и не представлява препоръка за инвестиране. Информацията е валидна към датата на издаване на маркетинговия материал и може да се промени в бъдеще. Информацията за представянето на финансовите инструменти в миналото не е надежден показател за бъдещи резултати. Препоръчително е да се запознаете с проспекта и Основния информационен документ преди вземане на окончателно инвестиционно решение. Може да намерите тези документи, на български, на интернет страницата на „Компас Инвест“ АД – [www.compass-invest.eu](http://www.compass-invest.eu), както и при поискване може да получите хартиено копие безплатно в офиса на управляващото дружество на адрес: гр. София, ул. Алабин № 36, ет. 4 всеки работен ден от 9 до 17 ч. Информираме Ви, че УД „Компас Инвест“ АД може да вземе решение да прекрати предлагането на фондовете на територията на Република България. Резюме на првата като инвеститори е достъпно на следния линк: [https://compass-invest.eu/investor\\_rights](https://compass-invest.eu/investor_rights).



# КИТАЙСКО НАШЕСТВИЕ

От BYD до Omoda, поне шест китайски марки ще се присъединят към вече присъстващите в България в следващите месеци

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография iSTOCK

**Б**ългария дълго оставаше встрани от прословутото китайско автомобилно нашествие в Европа, но през следващите няколко месеца то ще достигне и до тукашния пазар, при това - с впечатляващ мащаб. Най-малко шест нови китайски марки се подготвят за български дебют но информацията на Automeia.bg, като това включва BYD, най-големия световен производител на електрифицирани автомобили, и Omoda, най-агресивната марка от Китай на европейския пазар напоследък.

От няколко независими източника разбираме, че BYD вече активно преговаря с бъдещите си вносители в България, макар за момента да не направен окончателният избор кои ще са те. Единият вариант е вносител у нас да е гръцката група Sfakianakis, която през пролетта бе обявена като официален представител на BYD в южната ни съседка. Sfakianakis е представена и на нашия пазар

като собственик на "Миркат", вносителя на Suzuki в България. В официално медийно съобщение за преговори с BYD намекна и "Чайна Мотор Компани", част от групата "Ауто Юнион".

**OMODA.** Това е експортната марка на Chery, петия най-голям китайски производител на автомобили. Тя стартира международните си продажби в Русия през 2022, а тази пролет стъпи и на европейска почва - в Испания, където бензиновият кросоувър Omoda 5 предлага 1.6-литров мотор, 185 конски сили максимална мощност и стартова цена от порядъка на 28,000 евро. Chery вече сключи и споразумение за производството на модели на Omoda в бившата фабрика на Nissan в Барселона.

По информацията на Automeia.bg, Omoda ще влезе в България в началото на идната година, като преговорите с потенциалния вносител са в много напреднала фаза. Ам-

бицията на Chery е още през първата година Omoda да е най-продаваната китайска марка у нас, а до две години да влезе и в Топ 10 на тукашния пазар.

**BYD** (съкратено от Build Your Dreams, построй мечтите си) е частна автомобилна компания от Шънджън, която още преди десетилетие привлече солидна инвестиция от самия Уорън Бъфет. В последните години тя се утвърди като най-голямата експортна сила на китайската автомобилна индустрия. А през този юли излезе на трето място по глобални продажби, почти настигайки Volkswagen.

По информацията на Automeia, BYD води успоредни преговори с няколко потенциални вносители в България. В добри позиции изглежда Sfakianakis Group, която вече бе определена от китайците за техен вносител в Гърция, и която би могла да поеме дистрибуцията за целия регион. Sfakianakis



Group е представена у нас от дъщерната си компания "Миркат", вносител на Suzuki. В отговор на запитване от Autamedia, от "Миркат" заявиха, че за момента нямат коментар. Успоредно в съобщение чрез медиите за преговори с BYD загатна и "Чайна Мотор Компани", част от групата "Ауто Юнион". В момента тя внася у нас някои марки на друг китайски производител - Dongfeng. Непотвърдени на никакво ниво слухове споменават като потенциални вносители и други компании, като "Мото ПФое" и "Силвър Стар". Развързката вероятно ще стане ясна в първите месеци на следващата година.

**VENUCIA.** В съвсем близко бъдеще се очаква българският дебют и на Venucia - марка на джойнт-венчъра Dongfeng-Nissan, която произвежда автомобили по японски технологии и с преобладаващо японски компоненти. Вносител у нас ще е ADG Bulgaria,

дъщерно дружество на регистрираната в Германия ADG Еурога, която държи правата на Dongfeng-Nissan за целия ЕС. Българският клон на ADG организира дистрибуцията на модели на Venucia, като кросоувъра V-Online, и за Северна Македония и Сърбия, потвърди Юлиан Чебишев, управляващ партньор в ADG Еурога. Компанията е и официален вносител у нас на Voyah - премиум-марката на Dongfeng.

**GEELY.** Предстоящият Софийски автосалон през октомври ще е официален дебют за марката Geely в България. Китайската компания, която притежава Volvo, Polestar, Lotus, Smart и държи сериозен дял от Mercedes, ще се внася у нас, както и на останалите балкански пазари, от словенската компания SEEAG. Като начало тя ще предлага у нас два кросоувъра - компактният Coolray, със стартова цена под 52,000 лева, и по-големия Starray. В напреднала

фаза са преговорите с първите два дилъра на марката за София, потвърди регионалният мениджър на SEEAG Николай Колев пред Autamedia.bg.

**AEOLUS.** Това е поредната дъщерна марка на китайския държавен гигант Dongfeng. Тя ще дебютира в България още на 25 септември в рамките на Пловдивския панаир, където ADG Bulgaria ще представи официално Hige - хибриден кросоувър с мощност 245 конски сили.

На Софийския автосалон през октомври пък "Чайна Мотор Компани" ще покаже друг модел на Aeolus - седана Shine, с 1.5-литров мотор и с мощност 115 или 190 конски сили, в зависимост от модификацията.

**LYNK & CO.** Успоредно с Geely, на българския пазар ще стъпи и друга марка от портфолио на гиганта Zhejiang Geely Holding Group (ZGH) - Lynk & Co. Посетителите на

# CHINESE INVASION

From BYD to Omoda, at least six Chinese brands will join those already present in Bulgaria in the coming months

By KONSTANTIN TOMOV / Photography iSTOCK

For a long time, Bulgaria remained on the sidelines of the infamous Chinese automobile invasion in Europe, but in the next few months its waves will also reach the local market, and on an impressive scale. At least six new Chinese brands are preparing for a Bulgarian debut, according to information on Automedia.bg, including BYD, the world's largest manufacturer of electrified cars, and Omoda, the most aggressive brand from China on the European market recently.

We understand from several independent sources that BYD is already actively negotiating with its future importers in Bulgaria, although for the moment the final choice has not been made as to who they will be. One option is that the importer in our country is the Greek group Sfakianakis, which in the spring was announced as the official representative of BYD in our southern neighbour. Sfakianakis is also represented on our market as the owner of Mirkat, the importer of Suzuki in Bulgaria. China Motor Company, part of the Auto Union group, also hinted at negotiations with BYD in an official media release.

**OMODA.** It is the export brand of Chery, the fifth-largest Chinese car manufacturer. It started its international sales in Russia in 2022, and this spring it also set foot on European soil - in Spain, where the gasoline crossover Omoda 5 offers a 1.6-liter engine, 185 horsepower maximum power and a starting price of around 28,000 euros. Chery has already agreed to manufacture Omoda models at the former Nissan factory in Barcelona.

According to Automedia.bg, Omoda will enter Bulgaria at the beginning of next year, and the negotiations with the potential importer are in a very advanced phase. Chery's ambition is for Omoda to be the best-selling Chinese brand in our country in

the first year, and to enter the Top 10 in the local market within two years.

**BYD** (short for Build Your Dreams) is a privately held car company from Shenzhen that a decade ago attracted a solid investment from Warren Buffett himself. In recent years, it has established itself as the biggest export force of the Chinese automobile industry. And this July, it came in third place in global sales, nearly overtaking Volkswagen.

According to Automedia, BYD is conducting parallel negotiations with several potential importers in Bulgaria. Sfakianakis Group, which has already been designated by the Chinese as their importer in Greece, and which could take over the distribution for the entire region, seems to be in a good position. Sfakianakis Group is represented in our country by its subsidiary company "Mirkat", importer of Suzuki. In response to an inquiry from Automedia, Mirkat stated that they have no comment at the moment. At the same time, China Motor Company, part of the Auto Union group, also hinted at negotiations with BYD in a media release. At the moment, it imports into the country some brands of another Chinese manufacturer - Dongfeng. Unconfirmed rumors also mention Moto-Pfohe and Silver Star as potential importers. The outcome is likely to become clear in the early months of next year.

**VENUCIA.** In the very near future, we expect the Bulgarian debut of Venucia - a brand of the Dongfeng-Nissan joint venture, which produces cars using Japanese technology and predominantly Japanese components. The importer in our country will be ADG Bulgaria, a subsidiary of the German-registered ADG Europa, which holds the Dongfeng-Nissan rights for the entire EU. The Bul-

garian branch of ADG organizes the distribution of Venucia models, such as the V-Online crossover, also for North Macedonia and Serbia, confirmed Julian Chebyshev, managing partner at ADG Europa. The company is also the official importer of Voyah - Dongfeng's premium brand.

**GEELY.** The upcoming Sofia Motor Show in October will be the official debut of the Geely brand in Bulgaria. The Chinese company, which owns Volvo, Polestar, Lotus, Smart and holds a significant share of Mercedes, will be imported here, as well as to other Balkan markets, by the Slovenian company SEEAG. To begin with, it will offer two crossovers - the compact Coolray, with a starting price below BGN 52,000, and the larger Starray. Negotiations with the first two dealers of the brand for Sofia are in an advanced phase, SEEAG regional manager Nikolay Kolev confirmed to Automedia.bg.

**AEOLUS.** This is another subsidiary brand of the Chinese state-owned giant Dongfeng. It will make its debut in Bulgaria on September 25 at the Plovdiv fair, where ADG Bulgaria will officially present Huge - a hybrid crossover with a power of 245 horsepower.

At the Sofia Motor Show in October, China Motor Company will show another Aeolus model - the Shine sedan, with a 1.5-liter engine and 115 or 190 horsepower, depending on the modification.

**LYNK & CO.** Along with Geely, another brand from the portfolio of the giant Zhejiang Geely Holding Group (ZGH) - Lynk & Co. - will enter the Bulgarian market. Visitors to the Sofia auto show will see the Lynk & Co 01 crossover - a very close relative of the Volvo XC40. Originally, this car was even supposed to be made in the

same plant as the XC40 - Volvo's Belgian plant in Ghent, but eventually, the lack of capacity there diverted it to Ningbo in China. In Europe, the model is available as a parallel and as a plug-in hybrid. In Western European markets, the brand also offers an innovative scheme with monthly subscriptions and a sharing option, but in the Balkans, for now, Lynk & Co will bet on classic sales. As with Geely, the importer in our country is the Slovenian SEEAG, owned by D. Habic and J. Neleman. Its business started in the 1990s as a Kia importer, but today it has expanded significantly. SEEAG is the Volvo importer for eight markets in the region, also offers Kia, SsangYong, and from 2022 is the first direct importer of Geely in Europe.

**M-HERO.** The "Chinese Hummer" M-Hero 917 is a product of the newly separated off-road subsidiary brand of the giant Dongfeng. It is an all-electric car with 33.5 cm minimum ground clearance in off-road mode, with 1088 horsepower maximum power and 1400 newton meters of maximum torque. The price in Bulgaria is not yet known, but it will probably be close to BGN 300,000. The main reason for this is the record-breaking battery, with a usable capacity of almost 143 kilowatt hours. As early as this spring, ADG Bulgaria announced that it will offer M-Hero in our country, and now "China Motor Company" has announced the premiere of the model at the Sofia Motor Show.

**JAECOO AND EXLANTIX.** Two more Chery brands that will probably enter our country through the same importer as Omoda. Jaecoo is a brand mainly focused on SUV models, and is available alongside Omoda, in the same showrooms. Chery's plans are for the two brands to achieve 1.4 million sales annually by 2030. The name Jaecoo is a combination of Jaeger (hunter in German) and the English word Cool. We don't even dare to guess where the name Exlantix comes from. It is reserved for the future third brand of this constellation. It will be focused entirely on pure electric vehicles, and its first models will appear on the market in 2025.

**NAMMI AND E-PI.** Two more brands of the giant Dongfeng focused on electric mobility. ADG Bulgaria will distribute them here. Nammi 01 is a small electric crossover, quite reminiscent in size (and in design) of the new Smart #1. It will have a 163-horsepower electric motor, second-level autopilot, and an interesting interior where the multimedia screen will actually be movable.

The most curious thing about this car is the innovative sodium battery with a solid electrolyte, which is not only lighter and cheaper than standard lithium-ion batteries, but also promises lightning-fast charging - 200 km range in just 8 minutes.

The new subsidiary brand e-pi (from the number "pi") was announced at the beginning of 2023, and in that year it showed its first models - an electric luxury sedan and a crossover.

**GREAT WALL.** In addition to the expected debutants, several Chinese brands are already operating in our country. Doyen among them is Great Wall, which for a short time even had a factory for assembling ready-made sets in Bahovitsa, near Lovech. The importer in Bulgaria is "Bulgarian Automobile Industry" EAD. Since the crossovers of the Chinese manufacturer were separated into a separate brand (Haval), Great Wall's range in our country is reduced to only the Poer pickup, of which 16 units were registered in the first eight months of the year.

**HAVAL.** Separated a decade ago, the brand brought together Great Wall's SUV models. For the period January-August, Haval can boast of 153 new registrations in Bulgaria. The largest part of them falls on the compact crossover H6 (81 cars). Here, as well, the importer is "Bulgarian Automobile Industry".

**VOYAH.** The Dongfeng premium car brand is represented here by ADG Bulgaria. In a very short time, the company built four showrooms - in Sofia, Plovdiv, Stara Zagora and Varna, and continues to expand its network. For now, the purely electric version of the Voyah Free crossover is available in our country, with 489 horsepower maximum power and a price of around BGN 134,000. In the near future, the range will expand with the hybrid version of the Voyah, the luxury minivan Dream and the new limousine Voyah Passion.

**FORTHING.** Forthing is a brand of Dongfeng Liuzhou Motor, a subsidiary of the giant Dongfeng. It is offered in Bulgaria by China Motor Company. From the beginning of 2024, it is also the Chinese brand with the most registrations in Bulgaria - as many as 257, with the lion's share falling on the Forthing T5 Evo crossover. At the October motor show in Sofia, three new models will debut: the hybrid version of the T5, the electric sedan S7 and the 7-seater minivan V9.

**DFSK.** A car brand born from a joint venture between Seres Group and Dongfeng, but now Seres has full control over it. The company has two plants in Hubei and two in Chongqing, and specializes mainly in more affordable conventionally powered models. It is imported to us by China Motor Company. A total of 125 DFSKs were registered for the first eight months of the year. The Bulgarian premieres of two new models, including a 7-seater plug-in hybrid, are expected at the Sofia Motor Show.

**WEY AND ORA.** Two more brands spun off from Great Wall. Wey's ambition is to offer crossovers in the higher market segment, with hybrid or electric drives. Since the beginning of the year, 46 units have been registered in Bulgaria. Ora is Great Wall's subsidiary brand for small urban EVs, but its registrations this year are on the fingers of a finger. ■



## 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.



автосалона в София ще видят кросоувъра Lynk & Co 01 - много близък роднина на Volvo XC40. По оригинален замисъл този автомобил дори трябваше да се прави в същия завод като XC40 - белгийското предприятие на Volvo в Гент, но в крайна сметка недостигащият капацитет там го пренасочи към Нинбо в Китай. В Европа моделът се предлага като паралелен и като плъг-ин хибрид. На западноевропейските пазари марката предлага и иновативна схема с месечни абонаменти и опция за споделяне, но на Балканите засега Lynk & Co ще залага на класическите продажби. Също както и при Geely, вносител у нас е словенската SEEAG, собственост на Д. Хабич и Й. Нелеман. Бизнесът ѝ започва през 90-те години като вносител на Kia, но днес се е разширил значително. SEEAG е вносител на Volvo за осем пазара от региона, освен това предлага Kia, SsangYong, а от 2022 е първият директен вносител на Geely в Европа.

**M-HERO.** "Китайският Hummer" M-Hero 917 е продукт на новообособената дъщерна марка за високопроходими автомобили на гиганта Dongfeng. Това е изцяло електрически автомобил с 33.5 см минимален просвет в офроуд режим, с 1088 конски сили максимална мощност и 1400 нютонметра максимален въртящ момент. Цената в България още не е известна, но вероятно ще е близо 300,000 лева. Основната причина за това е в рекордно голямата батерия, с използваем капацитет почти 143 киловатчаса. Още през пролетта ADG Bulgaria обяви, че ще го предлага у нас, а сега и "Чайна Мотор Къмпани" анонсира премиера за модела на Софийския автосалон.

**JAECOO И EXLANTIX.** Още две марки на Chery, които вероятно ще влязат у нас през същия вносител като Omoda. Jaecoo е бранд, фокусиран основно върху SUV моделите, и се предлага успоредно с Omoda, в едни и същи шоуруми. Плановете на Chery са двете марки да постигнат 1.4 милиона продажби годишно до 2030. Името Jaecoo е комбинация от Jaeger (ловец на немски) и Cool - готин на английски. Дори не смеем да гадаем откъде идва името Exlantix, запазено за бъдещата трета марка от това съзвездие. Тя ще е фокусирана изцяло върху чистите електромобили, а първите ѝ модели ще се появят на пазара през 2025.

**NAMMI И E-PI.** Още две марки на гиганта Dongfeng, фокусирани върху електрическата мобилност. У нас ще ги представлява ADG Bulgaria. Nammi 01 е малък електрически кросоувър, доста напомнящ по размери (а и като дизайн) за новия Smart #1. Той ще има електромотор с мощност 163 конски сили, автопилот от второ ниво и интересен



сен интериор, в който екранът на мултимедията всъщност ще е подвижен.

Най-любопитното в този автомобил е новаторската натриево батерия с твърд електролит, която е не само по-лека и по-евтина от стандартните литиево-йонни, но и обещава светкавично бързо зареждане - 200 км пробег само за 8 минути.

Новата дъщерна марка e-ri (от числото "pi") бе анонсирана в началото на 2023, а през тази година показва първите си модели - електрически луксозен седан и кросоувър.

**GREAT WALL.** Освен очакваните дебютанти, у нас вече оперират няколко китайски марки. Доайен сред тях е Great Wall, която за кратко дори имаше фабрика за сглобка от готови комплекти в Баховица, край Ловеч. Вносител у нас е "Българска автомобилна индустрия" ЕАД. Откакто кросоувърите на китайския производител бяха обособени в отделна марка (Haval), гамата на Great Wall у нас се свежда само до пикапа Poer, от който за първите осем месеца на годината са регистрирани 16 бройки.

**HAVAL.** Отделената още преди десетилетие марка събра SUV моделите на Great Wall. За периода януари-август Haval може да се похвали със 153 нови регистрации в България. Най-голяма част от тях се падат на компактния кросоувър H6 (81 автомобилa). И тук вносител е "Българска автомобилна индустрия".

**VOYAH.** Марката за премиум автомобили на Dongfeng се представлява у нас от ADG Bulgaria. За съвсем кратко време компанията изгради четири шоурума - в София, Пловдив, Стара Загора и Варна, и продължава да разширява мрежата си. Засега у нас

се предлага чисто електрическата версия на кросоувъра Voyah Free, с 489 конски сили максимална мощност и цена около 134,000 лева. В близко бъдеще гамата ще се разшири с хибридна версия на Voyah, с луксозния миниван Dream и с новата лимузина Voyah Passion.

**FORTHING.** Forthing е марка на Dongfeng Liuzhou Motor, дъщерна компания на гиганта Dongfeng от град Лиужжоу. У нас се предлага от "Чайна Мотор Къмпани". От началото на 2024 това е и китайската марка с най-много регистрации в България - цели 257, като лъвският пай се пада на кросоувъра Forthing T5 Evo. На октомврийския автосалон в София ще дебютират нови три модела: хибридна версия на T5, електрически седан S7 и 7-местният миниван V9.

**DFSK.** Автомобилна марка, родена от джойнт-венчър между Seres Group и Dongfeng, но сега вече Seres има пълния контрол върху нея. Компанията има два завода в Хубей и два в Чонкин, и специализира основно в по-достъпни модели с конвенционално задвижване. У нас се внася от "Чайна Мотор Къмпани". За първите осем месеца на годината са регистрирани общо 125 броя DFSK. На Софийския автосалон се очакват българските премиери на два нови модела, включително 7-местен плъг-ин хибрид.

**WEY И ORA.** Още две марки, отделени се от Great Wall. Амбицията на Wey е да предлага кросоувъри в по-високия пазарен сегмент, с хибридно или електрическо задвижване. От началото на годината у нас са регистрирани 46 бройки. Ora е дъщерната марка на Great Wall за малки градски електромобили, но при нея регистрациите тази година се броят на пръсти. ■



# 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!



# Забравете света и открийте своя...

Споделете последните топли слънчеви дни с райския залив на Къмпинг Градина. Преоткрийте спокойствието и сливането с природата в луксозно бунгало на метри от брега.



За повече информация и резервации:

+359 888 77 33 44

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

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

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

Виж повече на:





44 | **ПЛЕШИВИТЕ И  
РОШАВИТЕ**  
THE BOLD AND THE BUSHY

50 | **ИНТЕРВЮ: ПРОФ. ИВАН КРАЛОВ**  
INTERVIEW: PROF. IVAN KRALOV



42 | **КАЛЕЙДОСКОП**  
KALEYDOSCOPE



## БЪЛГАРИЯ ВЕЧЕ НЕ Е НАЙ-БЕДНАТА В ЕВРОПА?

### BULGARIA NO LONGER THE POOREST IN EUROPE?

България съвсем скоро няма да е най-бедната страна в Европейския съюз - или може би дори вече не е, ако се вярва на публикация в Greek Reporter, позоваваща се на данни на ОИСР. Ако сегашните тенденции се запазят, българите съвсем скоро ще изпреварят по доходи гърците.

Макар актуалното гръцко правителство да се гордее с постигнатия в последните години икономически ръст, той не се пренася автоматично върху доходите на хората, пише Greek Reporter. По данни на ОИСР, доходите на гърците в края на 2022 са били с над 30% по-ниски в реално измерение, отколкото преди настъпването на кризата през 2008. Оттогава до днес 10 държави изпревариха Гърция по доходи, оставяйки я на предпоследната позиция, пред България. "Разликата между Гърция и България се сви-ва бързо. В резултат, логично може да се очаква Гърция скоро да стане най-бедната страната в ЕС", пише атинското издание. Въпреки ръста в последните години, икономиката на Гърция остава с 19% по-малка, отколкото беше през 2007, докато икономиките на останалите страни в ЕС са пораснали със 17% за този период. По данни на гръцката статистическа служба ELSTAT, 26% от жителите са заплашени от бедност и социално изключване - или около 2.66 милиона души.

Някои анализатори дори отбелязват, че гръцките доходи реално вече може да са по-ниски от българските. Причината е в рекордния дял на сивата икономика в България - по данни на германския икономист Фридрих Георг Шнайдер, тя е над 33% от цялата икономика. Това са парични потоци, които официалната статистика не обхваща. В Гърция дялът на сивата икономика е около 20% според Шнайдер.

Bulgaria won't be the poorest country in the European Union any time soon - or maybe it isn't even now, if a publication in the Greek Reporter citing OECD data is to be believed. If current trends continue, Bulgarians will soon overtake Greeks in terms of income. Although the current Greek government is proud of the economic growth achieved in recent years, this growth is not automatically transferred to people's incomes, writes Greek Reporter. According to OECD data, the incomes of Greeks at the end of 2022 were 30% lower in real terms than before the onset of the crisis in 2008. Since then, 10 countries have overtaken Greece in terms of income, leaving it in the penultimate position, ahead of Bulgaria.

"The difference between Greece and Bulgaria is shrinking rapidly. As a result, it is logical to expect that Greece will soon become the poorest country in the EU," writes the Athens edition. Despite growth in recent years, Greece's economy remains 19% smaller than it was in 2007, while the economies of the rest of the EU grew by 17% over the period. According to data from the Greek statistical office ELSTAT, 26% of residents are at risk of poverty and social exclusion - or about 2.66 million people.

Some analysts even note that Greek incomes may actually be lower than Bulgarian incomes. The reason lies in the record share of the shadow economy in Bulgaria - according to German economist Friedrich Georg Schneider, it is over 33% of the entire economy. These are cash flows that official statistics do not cover. In Greece, the share of the shadow economy is about 20%, according to Schneider. ■

## БЪЛГАРИТЕ И ХЪРВАТИТЕ ЛЕЯТ НАЙ-МНОГО

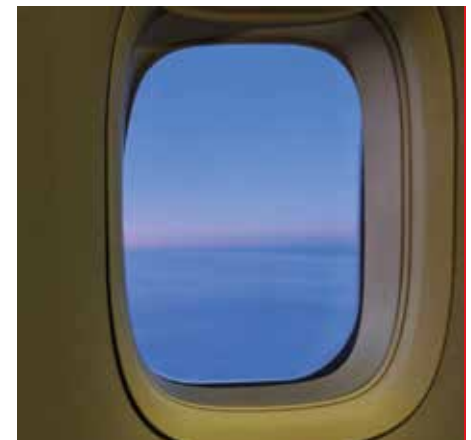
### BULGARIANS AND CROATIANS FLY THE MOST

Хърватия и България са страните с най-висок дял на самолетните превози от общия транспорт, показват обобщени данни, изнесени от Eurostat. При хърватите дялът на въздушните превози от общите е 40%, а в случая с България - почти 26%. Третото място по този показател е за Кипър.

Литва, Финландия и Нидерландия са държавите с най-голям дял на автомобилния транспорт. Австрия, Нидерландия и Швеция водят в железопътния. Морските превози очаквано са с най-малък дял от общите, като достигат максимум 2.5% в случая с Хърватия и 2.3% за естонците.

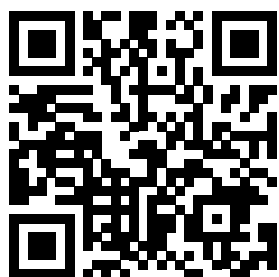
Croatia and Bulgaria are the countries with the highest share of air transport in total transport, according to aggregated data released by Eurostat. For the Croatians, the share of air transport from the total is 40%, and in the case of Bulgaria - almost 26%. The third place according to this indicator is for Cyprus.

Lithuania, Finland and the Netherlands are the countries with the largest share of road transport. Austria, the Netherlands and Sweden lead in rail. Sea freight is expected to have the smallest share of the total, reaching a maximum of 2.5% in the case of Croatia and 2.3% for Estonians. ■



# VIVACOM

## Идеално трио. Невероятна цена.



ВИЖ ПОВЕЧЕ ТУК

5G Pro

Kids watch



Buds





# ПЛЕШИВИТЕ И РОШАВИТЕ

60 години след пагането на Хрушчов, да си помислим можеше ли Русия да е различна днес

Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотография iSTOCK

**Н**икой не обича старите вицове. Смейш се насила, после навеждаш неловко глава. За тази смешна теория обаче давност няма.

**ИСТОРИЦИТЕ СПОРЯТ КОЙ ПРЪВ Е ЗАБЕЛЯЗАЛ** едно странно, но стриктно регулиране на руския и съветския връх: плешиш ръководител, после вож с буйна коса, после пак плешиш - и така до ден днешен. От голата глава на Николай I, възкачил се на трона през 1825, до голата глава на Владимир Путин.

Но разликата не е само в прическата. Двама типажа са доста различни.

Едно събитие, случило се точно преди 60 години, показва защо. В хладен октомвришки ден на 1964 Кремъл осъмва с нов лидер. Плешивият Никита Сергеевич Хрущов подава оставка заради „напреднала възраст и влошено здраве“. На негово място идва Леонид Илич Брежнев, хубавец перчемлия.

**РАЗБИРА СЕ, НИКОЙ НЕ ВЯРВА** на обясненията с възрастта и здравето. И с право. Хрущов не е поредният генерален секретар на съветската комунистическа партия. Дръзнал е да разобличи самия Сталин, разтърсил е СССР, а и целия свят с разкриването на чудовишните сталински престъпления. „Размразяване“ – така нарекоха тази надежда за реформи.

Сталинската гвардия обаче не прости на Хрущов и го свали с дворцов преврат, по чудо протекъл безкръвно. Брежнев обяви, че връща СССР „на ленинския“ (разбирай, стария) път. Хората запомниха неговото управление като „застой“. Като гете изслушах доста вицове за сенилния Брежнев, в чието Политбюро 60-годишните минаваха за младежи. През това време пък всесилната тайна служба КГБ фабрикуваше смешки за Хрущов, за да може Брежнев да изглежда що-годе нормален.

**ПРЕЗ 2011 РАЗГОВАРЯХ С ВЕЧЕ ПОКОЙНИЯ СИН НА ХРУЩОВ**, Сергей. Специалист по изчислителна техника, той бе избрал да работи и живее в САЩ. Обичаше Москва, там бяха къщата и геца му. Но

бе усетил, че сянката на Сталин се завръща и из руската степ започва да вее хлад. „Баща ми преобрази света, Съветския съюз и днешна Русия“, ми каза Сергей Никитич. „Хората, които днес се опитват да реабилитират Сталин, изопачават историята и измислят всякакви антихрущовски факти. Ако опитвате да направите герой от Сталин, естествено антигероят ще е Хрущов“. Повечето подигравки с Хрущов били пълна измислица, твърдеше убедено той. Не било вярно например, че когато Сталин се напиел, карал другаря си да играе украинския народен танц „гопак“ пред развеселената и уплашена компания от съветски вождове.

**ПОПИТАХ КОЙ БИЛ ЗВЕЗДНИЯТ МИГ НА ХРУЩОВ**. И стана интересно. „Може би звездният му миг така и не дойде“, усмихна се синът. „През 1962 баща ми бе решил, че трябва коренно да променим нашата система. Да децентрализираме икономиката и да дадем власт на директорите на предприятия, тоест онова, което по-късно направи Дън Сяопин в Китай; онова, което може би щеше да превърне Съветския съюз в най-силната държава. Щеше да напише нова конституция, в която властта да бъде ограничена. Парламентът да контролира изпълнителната власт, на изборите да има много кандидати. Затова го свалиха от власт“.

Така ли е било? Или това е извинение със задна дата? Все пак, Хрущов не бе ангел. Нали той изпрати съветските войски в Унгария? Нали предизвика Берлинската и Карибската криза? Категоричен отговор няма да получим. Но ще потвърдим теорията за плешивите и рошавите.

Коя е тя ли? Ето как я формулира дисидентът Владимир Войнович през 1987. Плешивите (Ленин, Хрущов, Андропов, Горбачов) са революционери, или поне реформатори. Рошавите (Сталин, Брежнев, Черненко) са реакционери. Според Войнович плешивите са утописти и накрая търпят поражение: Ленин не построи комунизма, Хрущов не децентрализира икономиката, Горбачов не спаси Съветския съюз. Рошавите пък постигат това, което са си наумили. Даже кратко управлявалият 73-годишен

Константин Черненко постига целта си: погребват го до Мавзолея на Ленин, при вождовете.

**Я ДА ВИДИМ ДАЛИ ТОВА РАБОТИ ДНЕС.**

Елцин имаше коса, но и демократически инстинкти и действия. Дотук – не влиза в шаблона. Но пък постигна, каквото искаше: срути Съветския съюз и оглави Русия като самостоятелна държава.

Дмитрий Медведев също има коса. Преди 15 години и той не изглеждаше част от схемата: мислеха го за прозападен реформатор. В края на краищата обаче планът му също успя – топлеше няколко години стола на Путин, после му го върна. Оказа се реакционер в най-обикновения житейски смисъл: не промени нищо от това, което Владимир Владимирович заложи.

Така стигаме до най-интересния случай – самият Путин и неговото оскъдно окосмяване. Той революционер и реформатор ли беше? Може би да. Промени Русия. Възкреси империята. Помири „белите“ и „червените“. Превзе Крим. Нахлу в Украйна. Дали обаче е утопист, който не постига целите си? Украинците се молят да се окаже точно така.

**ЕТО КАКВО НЕ УСПЯХ ДА ПИТАМ** Сергей Никитич Хрущов: за Украйна. Нали уж баща му беше и дал Крим? И Хрущов, и Брежнев бяха етнически руснаци, живели в Украйна, а Никита Сергеевич бе отраснал в Донбас. Какво ли е мислел за украинската идентичност, за отношенията между двата народа? Язык, че не питах. Но имам извинение. През 2011 тази тема не бе актуална.

Затова пък се поинтересувах какво самият Сергей е пропуснал да каже на баща си. Например, „татко, ти си герой“. Не съжалява ли, че не му го е казал? Отговорът ме изненада. Хрущов ме погледна и прошепна: «Ама той не беше герой. Беше посветил живота си на онова, което искаше. Не, не бе герой, бе просто щастлив човек». Значи героите не са щастливи хора? Обещавам да помисля за това следващият път. Току-виж се родила още някоя странна теория. ■

# THE BALD AND THE BUSHY

60 years after the fall of Khrushchev, let us think - could Russia be different today?

By BOYKO VASILEV / Photography iSTOCK

Nobody likes old jokes. You laugh forcibly, then bow your head awkwardly. But there is no statute of limitations for this ridiculous theory. Historians argue over who was the first to notice a strange but strict alternation of Russian and Soviet leaders: a bald leader, then a leader with lush hair, then bald again - and so on to this day. From the bald head of Nicholas I, who ascended the throne in 1825, to the bald head of Vladimir Putin. But the difference is not just in the hairstyle. The two types are quite different. An event that happened exactly 60 years ago shows the reason. On a chilly October day in 1964, the Kremlin dawned a new leader. The balding Nikita Sergeevich Khrushchev resigned because of "advanced age and failing health." In his place came Leonid Ilyich Brezhnev, a handsome man with a thick forelock.

**OF COURSE, NO ONE BELIEVED THE AGE** and health explanation. And rightly so. Khrushchev was not just another General Secretary

of the Soviet Communist Party. He dared to expose Stalin himself and shook the USSR, and the whole world, by exposing Stalin's monstrous crimes. "Thawing" - that's what they called this hope for reform. Stalin's Guards, however, did not forgive Khrushchev and overthrew him in a palace coup that miraculously went bloodlessly. Brezhnev announced that he was returning the USSR "to the Leninist" (read, old) path. People remembered his rule as "the swamp". As a child, I listened to many jokes about the senile Brezhnev, in whose Politburo 60-year-olds passed for youth. During this time, the all-powerful KGB secret service was fabricating jokes about Khrushchev to make Brezhnev look more or less normal.

**IN 2011, I SPOKE TO KHRUSHCHEV'S** now-deceased son, Sergei. A computing specialist, he had chosen to work and live in the US. He loved Moscow, his house and children were there. But he had sensed that Stalin's shadow was returning and a chill was beginning to blow across the Russian steppe. "My father

transformed the world, the Soviet Union and today's Russia," Sergei Nikitich told me. "People who try to rehabilitate Stalin today distort history and invent all kinds of anti-Khrushchev facts. If you try to make a hero out of Stalin, naturally the antihero will be Khrushchev." Most mockery of Khrushchev was a complete fabrication, he argued with conviction. It was untrue, for example, that when Stalin got drunk, he made his comrade perform the Ukrainian folk dance "gopak" before an amused and frightened company of Soviet leaders.

I asked what Khrushchev's star moment was. And it got interesting. "Maybe his star moment never came," the son smiled. "In 1962 my father had decided that we had to radically change our system. To decentralize the economy and give power to the directors of enterprises, that is, what Deng Xiaoping later did in China; which might have made the Soviet Union the most powerful country. He would have written a new constitution in which power would have been limited. Parliament was to







Никита Хрущов със Сталин, Кенеди, Мао Дзедун, с децата си Сергей и Елена, и като младеж в Петроград през 1915  
Nikita Khrushchev with Stalin, Kennedy, Mao Zedong, with his children Sergei and Elena, and as a youth in Petrograd in 1915

control the executive, elections were to have many candidates. That's why they removed him from power." Is that how it was? Or is this a backward excuse? After all, Khrushchev was no angel. Did he send Soviet troops into Hungary? Did he cause the Berlin and Caribbean crises? We will not get a definitive answer. But we will confirm the bald and bushy theory.

**WHAT IS THIS THEORY?** This is how the dissident Vladimir Voinovich formulated it in 1987. The bald ones (Lenin, Khrushchev, Andropov, Gorbachev) are revolutionaries, or at least reformers. The bushy ones (Stalin, Brezhnev, Chernenko) are reactionaries. According to Voinovich, the bald ones are utopians and in the end suffer defeat: Lenin did not build communism, Khrushchev did not decentralize the economy, Gorbachev did not save the Soviet Union. The bushy ones, on the other hand, achieved what they set out to do. Even the briefly reigning 73-year-old Konstantin Chernenko achieved his goal: they buried

him next to Lenin's Mausoleum, close to the leaders.

Let's see if this theory works today. Yeltsin had hair, but also democratic instincts and actions. So far - he doesn't fit the pattern. But he did get what he wanted: he collapsed the Soviet Union and led Russia as an independent state.

Dmitry Medvedev also has hair. Fifteen years ago, he didn't seem part of the scheme either: he was thought of as a pro-Western reformer. In the end, though, his plan succeeded too - he warmed Putin's chair for a few years, then gave it back to him. He turned out to be a reactionary in the most ordinary sense of life: he changed nothing of what Vladimir Vladimirovich set out to do.

This brings us to the most interesting case - Putin himself and his scanty hair. Was he a revolutionary and a reformer? Perhaps yes. He changed Russia. He resurrected the empire. He reconciled the "whites" and the "reds." He took over the Crimea. He invaded Ukraine. But is he a utopian who does not achieve his

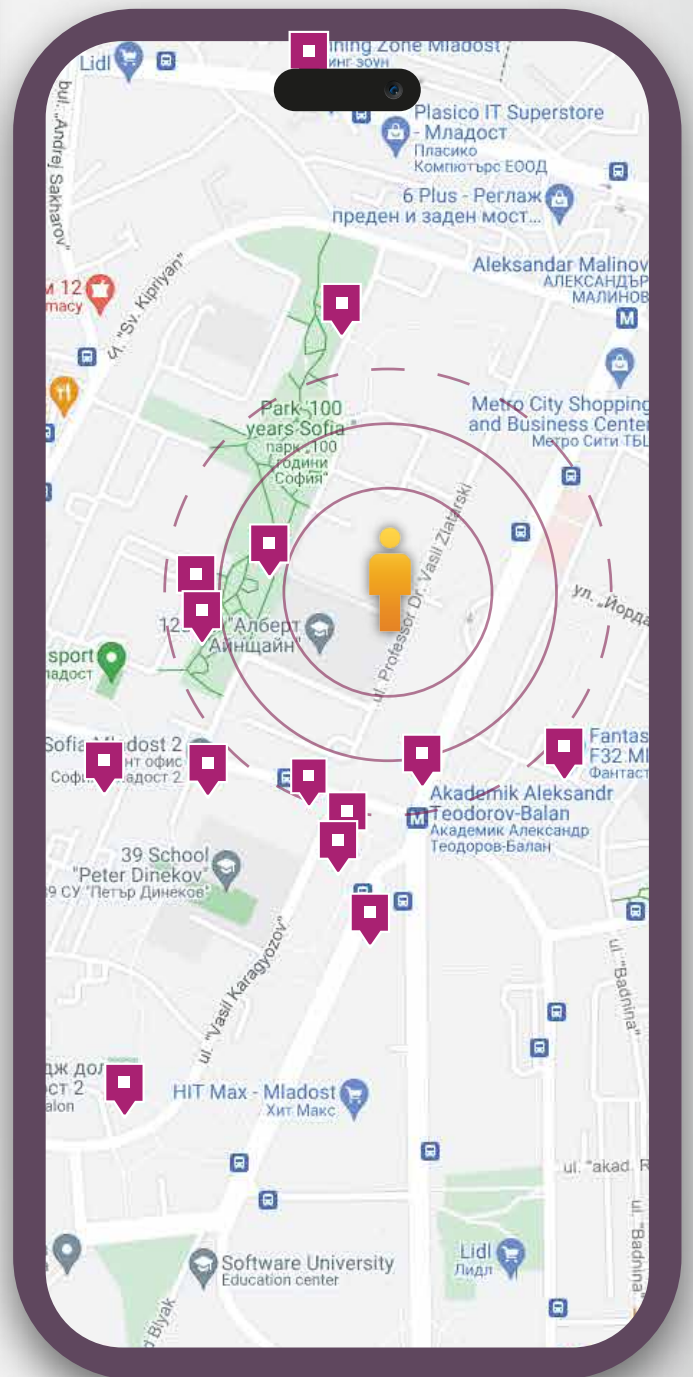
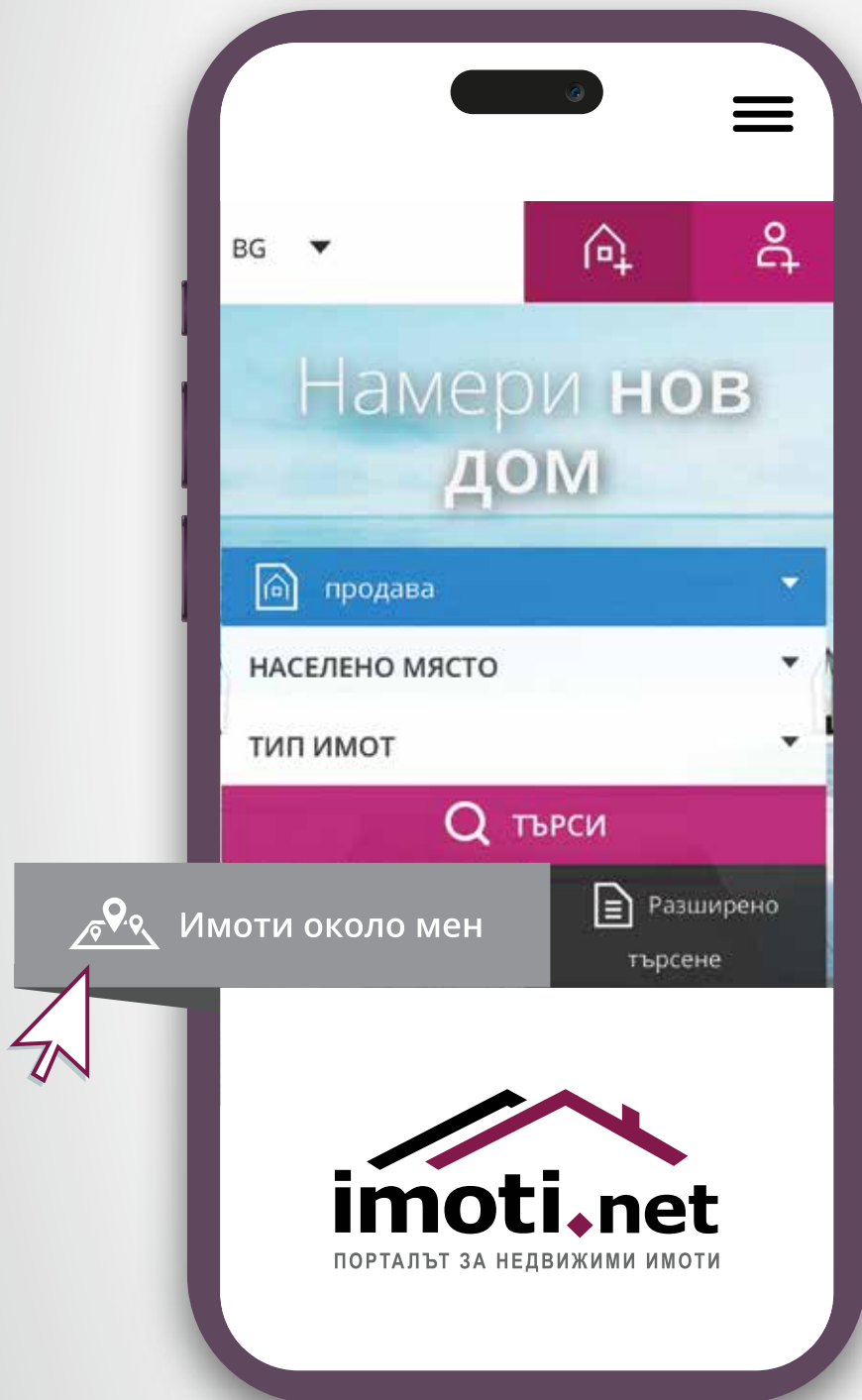
goals? Ukrainians are praying he turns out to be just that.

**HERE'S WHAT I FAILED TO ASK** Sergei Nikitich Khrushchev: about Ukraine. Hadn't his father supposedly given Crimea to Ukraine? Both Khrushchev and Brezhnev were ethnic Russians living in Ukraine, and Nikita Sergeyevich had grown up in the Donbas. What did he think about Ukrainian identity, about the relationship between the two peoples? I regret I didn't ask him. But I have an excuse. In 2011 this topic was not relevant.

So I was curious what Sergei himself had failed to tell his father. For example, "Dad, you are a hero". Doesn't he regret not telling him? The answer surprised me. Khrushchev looked at me and whispered, "But he wasn't a hero. He had dedicated his life to what he wanted. No, he wasn't a hero, he was just a happy man."

So heroes are not happy people? I promise to think about this idea next time. Another weird theory might spring out. ■

Когато си на перфектното място,  
потърси идеалния дом сред  
**имоти около теб**



# НЯКОИ НЕЩА СТАВАТ **blink** ЗА СЕКУНДИ

Незабавни преводи  
към мобилен номер  
**P2P**



Централна  
Кооперативна  
Банка  
Важният си ти.



# ИНЖЕНЕРИТЕ ТВОРЯТ БЪДЕЩЕТО НА СВЕТА

Проф. дн инж. Иван Кралов, ректор на Технически университет - София,  
прег Bulgaria ON AIR

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ДИМИТЪР КЪОСЕМАРЛИЕВ

**Проф. Кралов, един популярен мислител наскоро го каза в прав текст: в бъдеще богати ще са онези страни, които образават добре своите граждани. Как виждате перспективите през България в този контекст?**

От много десетилетия българинът уважава образованието. Тази традиция за шастие е съхранена и в наши дни. Практиката го доказва - когато едно общество е добре образовано, то е напред и в технологичното си развитие. Това е пътят България да остане на картата на развитите страни - да бъде в крак със съвременните технологии, особено с инженерните решения. Защо инженерите са тези, които създават новите блага, създават добавената стойност. Затова са изключително търсени и в България, и в Европа, и в целия свят.

**През май тази година Законът за висшето образование претърпя, ако не греша, 61-ата си поправка. Не говори ли това за известна липса на ясна визия за бъдещето на образованието? Какви промени биха подобрили нещата в тази област според вас?**

Висшите училища в България и в момента имат автономия, която касае основно методите и средствата за преподаване и за научни изследвания. Но, в същото време, има и редица рестрикции, които основно засягат доставките на стоки и услуги - чрез Закона за обществените поръчки, Закона за държавната собственост, както и чрез недобре работещия на практика Закон за публично-частните партньорства. Това създава сериозни ограничения. В инженерната област технологиите се развиват и остаряват много бързо - понякога в рамките само на една година. А ние, общо взето, имаме такъв срок за доставка на оборудване и инженерни решения, ако следваме

процедурите по тези закони. Това в значителна степен пречи на бързата динамика на развитие, на запознаване на младите хора със съвременното оборудване. Разбира се, чрез партньорства с бизнеса ние успяваме да решаваме до известна степен тези проблеми. Но промени в тази посока биха ни улеснили много.

**Отдавна говорите за нуждата българските университети да привличат повече студенти от чужбина. Техническият университет има десетилетна репутация в това отношение, привличал е студенти от Азия, от Африка... Какво е нужно, за да има България повече студенти от чужбина - особено с оглед на негодата добрата демографска картина в страната?**

Дори и в момента Техническият университет - София има над средното ниво чуждестранни студенти - 9%, или около 900 души. Но наистина преди години са били около три пъти повече.

Основната пречка е визовият режим. Иначе като такси, като възможности за научни изследвания, като социални условия и стипендии, които предоставяме, сме напълно конкурентни.

**Техническият университет - София е един от основателите на Европейския технологичен университет - разкажете малко повече за този проект, който все още не е добре познат.**

През 2018 Европейската комисия реши, че ЕС трябва да има своите големи университети, които да конкурират водещите - американските, китайските, руските... Затова комисията обяви конкурси за създаването на така наречените европейски университети -- мрежи от между 6 и 12 университета от различни държави, които да



към 2030 година да се превърнат във федеративни европейски университети. Идеята е студентите да се обучават основно в един от тези университети, но минимум два семестъра да прекарат и в някои от останалите. И накрая да получават единна европейска диплома. През 2019 ние спечелихме конкурса с проект заедно с още седем партньори: Технологичен университет - Дъблин, Технически университет - Рига, Университет за приложни науки - Дармщат, Технологичен университет - Троя (координатор), Технически университет - Клуж-Напока, Политехнически университет - Картахена и Кипърски технологичен университет. Заедно с тях изграждаме т. нар. Европейски технологичен университет. От миналата година е в ход втората фаза на проекта. Към нашия алианс се присъедини и девети партньор - Университет в Касино и Южен Лацио.

Обучението ще се провежда на клъстерен принцип: например Технически университет – София участва в клъстерите „Машиностроене“; „Телекомуникации и мрежи“; „Индустринално инженерство“; „Компютърни науки“; „Хранителни науки и технологии“, „Инженерна екология“ и „Микроелектроника“. Студентите, които завършат, получават европейска диплома. Всеки партньор обучава в направленията, в които е най-силен. Разбира се, проектът включва много мобилност: не само обмен на студенти и преподаватели, но и културна и социална интеграция - завършващите бакалаври ще владеят на ниво B2 поне един от езиците на партньорите, а завършващите магистри - два езика. Всичко това е с идеята бъдещите специалисти да са наистина конкурентни на световно ниво. Това е и едно от решенията на въпроса за привличане на чуждестранни студенти, както и за поддържане на високо ниво на обучение.

**Дълги години българските висши училища бяха принудени - и от обстоятелствата, и дори с нормативни текстове - да се фокусират почти изцяло върху образователната си функция, за сметка на научната и развойната, които са съществена част от работата на университетите в други страни. Какъв трябва да бъде балансът според вас?**

Техническият университет - София е известен с тесните си връзки и взаимодействие с бизнеса. Имаме договори с редица образователни и изследователски институции в чужбина, но най-много се гордеем с това, че бизнесът ни разпознава като коректен и сериозен партньор. Всички съвременни учебни програми са разработени заедно с бизнеса, и то с големи световни компании.

Тези програми са много успешни - студентите ясно разпознават, че нивото на образование е световно, и имат нужната мотивация,



защото глобалните компании не само задават стандартите, но и много често предлагат практики и стажове, оборудват лаборатории, спонсорират програми за придобиване на международен опит. Студентите могат да правят дипломни работи и дисертации върху реални проекти. Всичко това безкрайно много ги мотивира. Ние имаме много такива съвременни програми, дефинирани от бизнеса, като „Интелигентни системи и изкуствен интелект“, „Аерокосмическо инженерство“, „Интелигентни технологии за индустрията, дома и офиса“, „Киберсигурност“, „Анализ на данни“. Те са широкопрофилни, за разлика от класическите ни специалности като „Машиностроене“, „Електротехника“, „Компютърни системи и технологии“. В базовите първа и втора година се изучават инженерни дисциплини, а в следващите се специализира в съвременни насоки, зададени от бизнеса. После тези специализации преминават и в магистърски програми и докторантури.

**Работите с експерти и външни преподаватели от бизнеса, които са сред най-добре платените професионалисти в България. Как ги мотивирате да отделят от времето си и за работа със студентите?**

Това е много интересен и приятен за нас факт. Всъщност бизнесът се интересува от кадри - борбата за кадри е жестока - и тъй като вижда, че обучението при нас е на високо ниво, той също е много мотивиран да инвестира в тях. Имаме външни преподаватели от компании като Bosch Engineering Center, IBM, Coca-Cola, Liebherr, Lufthansa Technik - все световни гиганти. Когато студентите видят как един млад човек, почти техен връстник, се е реализирал толкова успешно и има впечатляващ годишен доход, това ги мотивира допълнително. Не става дума само за парите, разбира се. Мотивацията е да са обучени по световните стандарти и да са конкурентни навсякъде.

Бизнесът го разбира ясно и дори вече сме във фаза, в която той не ангажира нашите студенти с предварителни договори: предоставя им оборудване и възможност за работа във фирмена среда, без да има ангажимент след това да се започне работа там. Ако младият специалист оцени по достойнство бизнеса, той вече по своя воля отива там и става техен служител.

**Съзнателният избор е много по-ефективен...**

...от принудителния, точно така.

Паралелно с това ние положихме много усилия да изградим така наречените Центрове за върхови постижения, които са с първокласна инфраструктура. От някои машини и системи вече имаме гоставени първите бройки, произведени в света, както и действащи договори с фирмите за изграждане инструментариум за работа с тях. Така нашите специалисти, познавайки в дълбочина технологиите и системите, могат след това да ги трансферират към други области на индустрията, на обществото. Те са не само ползватели на готови рецепти със съответното оборудване, а всъщност развиват технологиите и инструментариума за работа с тези машини. В резултат на всичко това през последните години, макар и да намалява броят на кандидат-студентите в инженерните науки, се засилва процентът на тези, които искат да станат добри специалисти. И почти няма безработица сред завършилите. Над 90% от нашите завършили във всички области започват веднага работа по специалността, при това - с много добри финансови и социални условия.

Особено много се радваме, че благодарение на създадените условия - не само като инфраструктура и модерно оборудване, но и като много прилични доходи - много от най-добрите завършили млади специалисти остават на работа при нас, в тези центрове

и лаборатории. За последните години седем от първенците на випуските останаха при нас като изследователи, което е ясно доказателство, че работим в правилна посока.

### С какво се занимават тези специалисти?

От гледна точка на научноизследователска и приложна дейност, ние сме първи в страната. Изпълняваме проекти за компании в САЩ, Япония, Южна Корея, Китай. Подизпълнител сме например на фирмите, които правят сеизмична диагностика на френските атомни централи. В последните години това навлиза и у нас: започнаха да ни търсят и нашите управляващи. Преди две години от президента Румен Радев бе огласена една визия за енергийното развитие на страната до 2050 година - в нея 95% съответстват на наша разработка. Работим по няколко проекта във връзка със Зеления преход. Дадохме становище какво се е случило с ПАВЕЦ „Чатура“ за 15 дни, на международните компании им бяха необходими две години, за да стигнат до същото заключение.

Тоест индустрията в България вече ясно разбира, че ние имаме експертиза на европейско и световно ниво. Част от разработките, които правим за чужбина, са със споразумения за поверителност - например за нефтената промишленост на САЩ, или няколко огромни проекта, по които работим в момента, за кластерни батерии за електрическа мобилност. Някои от нашите решения вече се внедряват в чужбина. Неслучайно сме водещи в страната и по регистрирани патенти.

Има още много неща, с които се гордеем. Отчитайки предишния мандат, за три години имаме проекти на стойност 221 милиона лева. Това е съпоставимо с гържавната субсидия за обучение, която ни се отпуска. Недостижими сме в страната, въпреки всички споменати ограничения - за доставка на модерна апаратура, за партньорства със стартъпи и така нататък.

**Обичате да цитирате академик Ангел Балевски, един от основателите на ТУ, според когото университетът трябва да научи студентите си да правят това, на което не ги е научил. Днес много експерти говорят за промяна в самия модел на ученето, за нуждата да се учи непрекъснато, цял живот, за да може човек да догони ускоряващото се темпо на научното познание. Как се вписва ТУ - София в тази тенденция?**

Всъщност Ingenieur е френска дума, означаваща "човек, който твори". Това е всъщност нашето верую: да научаваме нашите студенти не да повтарят, а да творят - тоест да правят и онова, на което не сме ги учили. Да мечтаят и да превръщат мечтите си в реалност.

**"Всъщност Ingenieur е френска дума, означаваща "човек, който твори". Това е нашето верую: да научаваме нашите студенти не да повтарят, а да творят - тоест да правят и онова, на което не сме ги учили"**

Инженерите са във всички области на живота: като започнем от машините в селското стопанство, химията, медицината, роботиката, комуникациите, транспорта, строителството - все неща, без които не можем да си представим съвременния живот. Нашата роля, освен да ги учим как да създават благата и добавената стойност, е и да правят нещата така, че винаги да са в полза на обществото и на добруването на народите. Тук е нашата отговорност. Защото някои от новите технологии могат да бъдат насочени и в нежелана посока.

**Кои нови специалности виждате като най-перспективни? Има ли някои от традиционните, които вече не са адекватни на промените в средата?**

Съвременното познание е интердисциплинарно. Днес един инженер трябва да познава редица технологии от различни области. Затова и нашите нови специалности са интердисциплинарни - вече споменах някои от тях: „Изкуствен интелект“, „Интелигентни системи за индустрията“, „Аерокосмическо инженерство“, „Киберсигурност“, „Анализ на данни“. При тях наред с основните, фундаменталните инженерни дисциплини, младите специалисти се запознават и с конкретните нови технологии, които в някои случаи вече изместват класическите, познати от преди век или два.

Нашият университет не само е в крак с времето с новите технологии, но и задава стандартите - не само в страната, а и в региона. Ние създаваме основата на индустрията. Над 170,000 инженери са завършили Техническият университет - София за неговата почти 80-годишна история. Ще кажа също, дори да прозвучи нескромно, че в алианса на Европейския технологичен университет ние сме водещи в научноизследователската дейност. Колегите от другите висши учи-

лища тепърва започват да се замислят за специалности в области като изкуствен интелект, киберсигурност, зелени технологии - неща, които ние имаме от години.

**Виждате ли проблем в броя на университетите в България? И в тази кандидатстудентска кампания ще има висши училища с повече места, отколкото кандидати...**

Това е въпрос на политика. Да, винаги може да се оптимизира и броят, и функционалността, но това изисква политически решения, които са въвн от нашата компетентност.

**Покрай т. нар. "големи езикови модели" се каза много за потенциално разрушително въздействие на Изкуствения интелект върху съществуващия обществен рег. Как гледате на напредъка на тези технологии? Заплаха, възможност или по малко и от двете?**

Изкуственият интелект съществува и ще се развива, независимо дали желаем, или не. Нашата отговорност е, както вече казах, специалистите така да развиват технологиите, че винаги да са в полза на обществото. Това е същото като атомната енергия - тя съществува и ние я насочваме за полезни цели. Но може да се използва и за лоши неща. Иначе Изкуственият интелект може да бъде много полезен. Това е един нов манталитет, нов начин за взаимодействие на системите и машините без прякото участие на хората. Има неограничен брой потенциални приложения и съм убеден, че може да бъде извлечена много голяма полза за обществото. Разбира се, някои от дейностите, които в момента се извършват от хора, ще бъдат заменени от такива технологии. Но винаги човекът ще бъде в основата.

Казахте хубави думи за професията на инженера. През 90-те години в България имаше един период, в който сякаш всеки искаше да е юрист, имаше известен отлив от математическите специалности, от инженерните науки. Реабилитирани ли са те днес, на фона на огромния глад за такива специалисти?

Да, има огромен глад за инженерни кадри. Не мога да кажа, че кандидат-студентите като брой са много и достатъчно. Но хубавото е, че тези, които идват, наистина искат да станат добри специалисти. Всъщност образование трябва да бъде елитарно, то не е за всеки. Правилното развитие е един ограничен процент да стават висшестни, но наистина да знаят и да могат. Има място за още инженери, защото те са в основата на добавената стойност в едно общество, но не бива да се отива и в другата крайност и да се стремим всеки да стане инженер. Нужен е един баланс, който ни се струва, че в момента сме постигнали. ■

# ENGINEERS CREATE THE FUTURE OF THE WORLD

Ivan Kralov, Rector of the Technical University of Sofia, talks to Bulgaria ON AIR

By KONSTANTIN TOMOV / Photography DIMITAR KYOSSEMARLIEV

**P**rof. Kralov, a popular thinker recently put it bluntly: in the future rich will be those countries that educate their citizens well. How do you see the prospects for Bulgaria in this context?

For many decades, Bulgarians have respected education. This tradition is fortunately preserved even today. Practice proves it - when a society is well-educated, it is also ahead in its technological development. This is the way for Bulgaria to remain on the map of developed countries - to keep up with modern technologies, especially with engineering solutions. Because engineers are the ones who create the new goods, and create the added value. That is why they are extremely sought after in Bulgaria, Europe and the whole world.

**In May of this year, the Higher Education Act underwent, if I am not mistaken, its 61st amendment. Does this not indicate a certain lack of a clear vision for the future of education? What changes would improve things in this area?**

Higher education institutions in Bulgaria currently have autonomy, mainly concerning teaching methods and scientific research. At the same time, there are several restrictions affecting the supply of goods and services: through the Law on Public Procurement, the Law on State Property, as well as the Law on

Public-Private Partnerships, which does not work that well in practice. This creates serious limitations. In engineering, technology evolves and becomes obsolete very quickly - sometimes within just a year. And we generally have such a deadline for the delivery of equipment and engineering solutions if we follow the procedures under these laws. This significantly hinders the rapid dynamics of development and familiarization of young people with modern equipment. Of course, through partnerships with businesses we manage to solve these problems to some extent. But changes in this direction would make it much easier for us.

**You have long been talking about the need for Bulgarian universities to attract more students from abroad. The Technical University has a decade-old reputation in this regard, it has attracted students from Asia, from Africa... What is needed for Bulgaria to have more students from abroad - especially given the not-so-good demographic picture in the country?**

Even at the moment, the Technical University - Sofia has above average foreign students - 9%, or about 900 people. But indeed, they were about three times more in the past. The main obstacle is the visa regime. Otherwise, in terms of fees, research opportunities, social conditions and scholarships we provide, we are entirely competitive.

**The Technical University - Sofia is one of the founders of the European University of Technology. Tell us a little more about this project, which is still not well known.**

In 2018, the European Commission decided that the EU should have its own large universities to compete with the leading ones - American, Chinese, Russian... Therefore, the commission announced tenders for the creation of the so-called European universities - networks of between 6 and 12 universities from different countries that will become federated European universities by 2030. The idea is for students to study mainly at one of these universities, but to spend at least two semesters at some of the others. In the end, they shall receive a single European diploma. In 2019 we won the competition with a project together with seven other partners: Universite de technologie de Troyes (as a coordinator), Darmstadt University of Applied Sciences, Technological University Dublin, Riga Technical University, Universitatea Tehnica din Cluj-Napoca, Universidad Politecnica de Cartagena and Cyprus University of Technology. Together, we are building the so-called European University of Technology. The second phase of the project has been underway since last year. A ninth partner has joined our alliance - Universita degli studi di Cassino e del Lazio Meridionale.

The training will be conducted on a cluster basis: for example, Technical University - Sofia





participates in the clusters "Machine Building", "Telecommunications and Networks"; "Industrial Engineering"; "Computer Sciences"; "Food Science and Technology", "Environmental Engineering" and "Microelectronics". Students who graduate receive a European Diploma. Each partner trains in the fields in which he is strongest.

Of course, the project includes a lot of mobility: not only the exchange of students and teachers, but also cultural and social integration - the graduating bachelor will master at least one of the partners' languages at the B2 level, and the graduating master - two languages. All this is with the idea that the future specialists will be truly competitive on a global level. This is also one of the solutions to the issue of attracting foreign students, as well as maintaining a high level of education.

**For many years, Bulgarian higher education institutions were forced - both by circumstances and legislature - to focus almost entirely on their educational function, at the expense of research and development, which are an essential part of the work of universities in other countries. What do you think the balance should be?**

The Technical University - Sofia is known for its close ties and interactions with business. We have contracts with several educational and research institutions abroad, but we are most proud of the fact that business recognizes us as a fair and serious partner. All modern curricula are developed together with business, and with large global companies.

These programs are very successful - students clearly recognize that the level of education is global, and they have the necessary motivation, because global companies not only set the standards, but also very often offer internships, equip laboratories, sponsor programs for gaining international experience. Students can do theses and dissertations on real-life projects. All this motivates them immensely. We have many such advanced business-defined programs such as Intelligent Systems and Artificial Intelligence, Aerospace Engineering, Smart Technologies for Industry, Home and Office, Cyber Security, Data Analytics. They are broad-based, unlike our classic majors such as Machine Building, Electrical Engineering, Computer Systems and Technologies. In the basic first and second year, engineering disciplines are studied, and in the following years the student specializes in modern guidelines set by business. Then these specializations pass into master's programs and doctoral studies.

**You work with experts and external lecturers from business, who are among the best-paid professionals in Bulgaria. How do you motivate them to spend their time working with students?**



This is a very interesting and pleasant fact for us. In fact, business is interested in human resources - the struggle for skilled personnel is fierce - and because they see that the training here is at a high level, they are very motivated to invest in it. We have external lecturers from companies such as Bosch Engineering Center, IBM, Coca-Cola, Liebherr, Lufthansa Technik - all giants on a global scale. When students see how a young person, almost their age, has become so successful and has an impressive annual income, it motivates them further. It's not just about the money, of course. The motivation is to be trained to world standards and to be competitive anywhere.

The business understands it clearly to an extent that we are now in a phase where it does not commit our students to pre-contracts: it provides them with equipment and the opportunity to work in a company environment, with no commitment to start working there later. If the young specialist appreciates the business, he goes there of his own free will and becomes their employee.

**Conscious choice is much more effective...**

... than the forced one, that's right.

In parallel, we have put a lot of effort into build-

ing the so-called Centers of Excellence, which have first-class infrastructure. Of some machines and systems, we have already delivered the first units produced in the world, as well as active contracts with the companies to build tools for working with them. Thus, our specialists, knowing the technologies and systems in depth, can then transfer them to other areas of industry and society. They are not only users of ready-made recipes with the corresponding equipment but actually develop the technologies and tools for working with these machines. As a result of all this, in recent years, although the number of candidate students in engineering sciences is decreasing, the percentage of those who want to become good specialists is increasing. There is almost no unemployment among graduates. More than 90% of our graduates in all fields immediately start work in the speciality, with very good financial and social conditions.

We are particularly happy that thanks to the created conditions - not only in terms of infrastructure and modern equipment but also in terms of very decent incomes - many of the best graduates and young specialists remain working with us, in these centres and laboratories. For the last few years, seven of the top



graduates have remained with us as researchers, which is clear proof that we are working in the right direction.

#### What do these specialists do?

From the point of view of scientific research and applied activity, we are the first in the country. We carry out projects for companies in the USA, Japan, South Korea, and China. For example, we are a subcontractor to the companies that do seismic diagnostics of the French nuclear power plants. In recent years, this has entered our country as well: our rulers have also started looking for us. Two years ago, President Rumen Radev announced a vision for the energy development of the country until 2050 - 95% of it corresponds to our findings. We are working on several projects related to the Green Transition. We gave an opinion on what happened to the pumped-storage hydroelectricity plant "Chaira" in 15 days, it took international companies two years to reach the same conclusion.

That is, the industry in Bulgaria already clearly understands that we have expertise at the European and world level. Some of the development we do for overseas is with non-disclosure agreements - for example for the US oil indus-

try, or a couple of huge projects we're working on right now for electric mobility cluster batteries. Some of our solutions are already being implemented abroad. It is no coincidence that we are leaders in the country in terms of registered patents.

There are many more things we are proud of. Considering the previous mandate, for three years we have projects worth BGN 221 million. This is comparable to the state tuition grant we are given.

**You like to quote academician Angel Bavevski, one of the founders of TU, according to whom the university should teach its students to do what it did not teach them. Today, many experts are talking about a change in the very model of learning, about the need to learn continuously, throughout life, so that one can catch up with the accelerating pace of scientific knowledge. How does TU-Sofia fit into this trend?**

In fact, Ingenieur is a French word meaning "man who creates". This is our belief: to teach our students not to repeat, but to create - that is, to do what we did not teach them. To dream and make their dreams come true.

Engineers are in all areas of life: starting with machines in agriculture, chemistry, medicine, robotics, communications, transportation, and construction - all things we cannot imagine modern life without. Our role, in addition to teaching them how to create goods and added value, is also to do things in such a way that they always benefit society and the well-being of nations. This is where our responsibility lies. Because some of the new technologies can be diverted in an unwanted direction.

**Which new majors do you see as the most promising? Are there some of the traditional ones that are no longer adequate to the changes in the environment?**

Modern knowledge is interdisciplinary. Today, an engineer needs to know several technologies from different fields. That is why our new majors are interdisciplinary - I have already mentioned some of them: "Artificial Intelligence", "Intelligent Systems for Industry", "Aerospace Engineering", "Cyber Security", "Data Analysis". With them, along with the basic, fundamental engineering disciplines, young specialists get to know specific new technologies, which in some cases are already replacing the classic ones, known from a century or two ago. Our university not only keeps up with the times with new technologies but also sets the standards on a national and regional level. We create the foundation of the industry. Over 170,000 engineers have graduated from the Technical University - Sofia over its almost 80-year history. I will also say, even if it sounds immodest, that in the European University of Technology alliance, we are leaders

in research. Colleagues from other graduate schools are just starting to think about majors in areas like artificial intelligence, cyber security, and green technologies - things we've had for years.

**Do you see a problem in the number of universities in Bulgaria? This fall, once again there will be higher education institutions with more vacant places than applicants...**

This is a matter of politics. Yes, both the number and the functionality can always be optimized, but this requires policy decisions that are beyond our competence.

**In addition to the so-called "large language models", much has been said about the potentially destructive impact of Artificial Intelligence on the existing social order. How do you see the advancement of these technologies? A threat, an opportunity, or a bit of both?**

Artificial intelligence exists and will develop, whether we want it or not. It is our responsibility, as I have already said, for specialists to develop technologies in such a way that they are always for the benefit of society. It's the same as atomic energy - it exists and we channel it for useful purposes. But it can also be used for bad things.

Otherwise, Artificial Intelligence can be very useful. This is a new mentality, a new way for systems and machines to interact without the direct involvement of people. There are an unlimited number of potential applications and I am convinced that a very large benefit to society can be derived. Of course, some of the activities currently performed by humans will be replaced by such technologies. But man will always stay at the core.

**You said nice words about the engineering profession. In the 1990s in Bulgaria, there was a period when it seemed that everyone wanted to be a lawyer, there was a certain outflow away from mathematical specialties, from engineering sciences. Are they rehabilitated today, against the background of the huge demand for such specialists?**

Yes, there is a huge hunger for engineering personnel. I cannot say that the number of prospective students is sufficient. But the good thing is that those who come really want to become good specialists. Higher education should be elitist, it is not for everyone. The correct development is for a limited percentage to become graduates, but to know and be capable. There is room for more engineers because they are the basis of added value in society. Yet we should not go to the other extreme and strive for everyone to become an engineer. A balance is needed, which I think we have achieved at the moment. ■



**POSOKA.COM**

# Куба

Знаеш ли, че националният спорт на Куба е бейзболът и това датира още от 1860 г.? Виж Куба през нови очи.

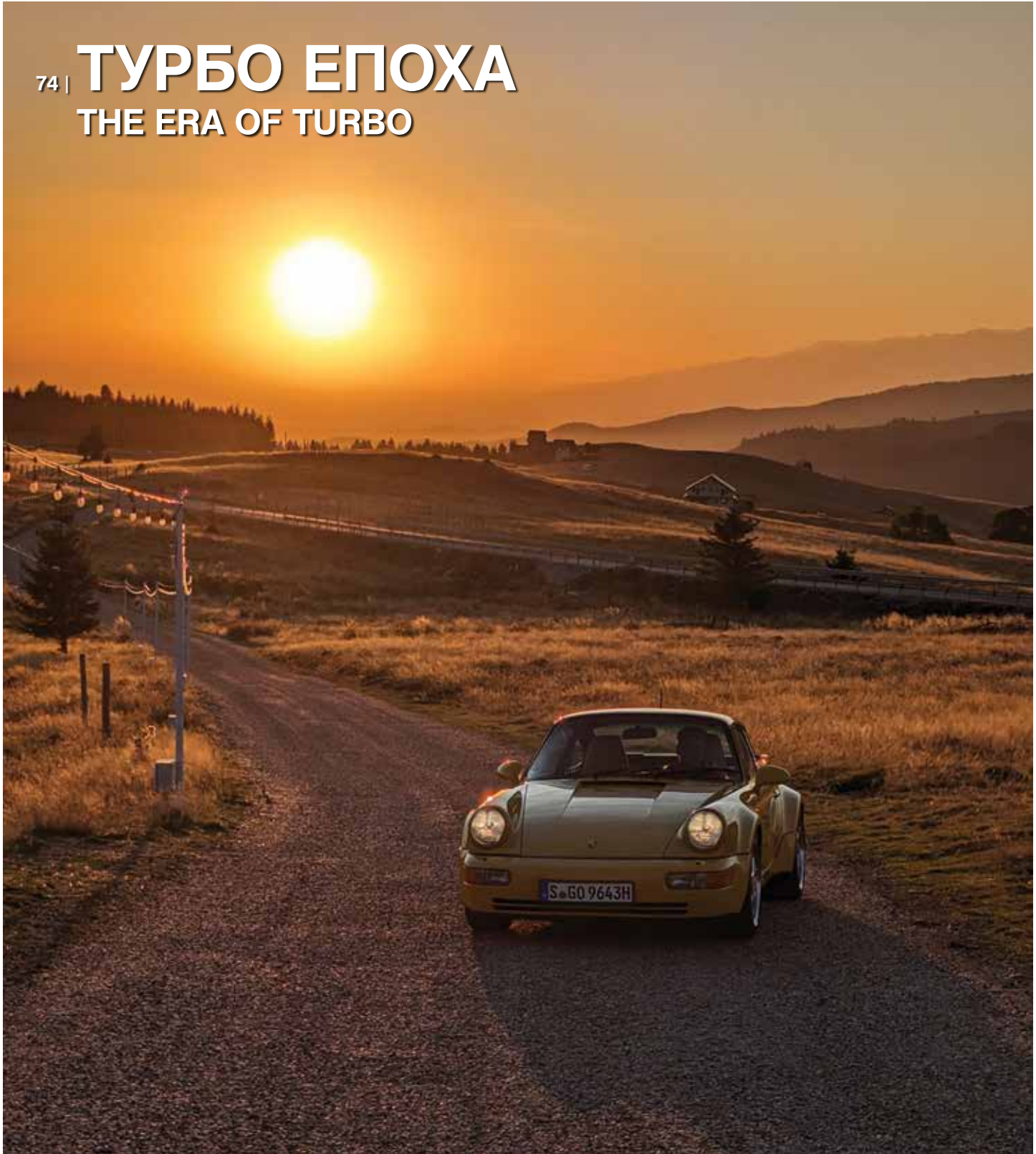
Резервирай  
своето  
вълнуващо  
пътуване на

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

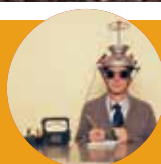
или се свържи с нас  
на **0700 17 107**



74 | **ТУРБО ЕПОХА**  
THE ERA OF TURBO



62 | **НАЙ-СМЕШНИТЕ ОТКРИТИЯ**  
THE FUNNIEST DISCOVERIES



68 | **КРЕХЪК СВЯТ**  
FRAGILE WORLD





## BMW И TOYOTA ЗАСИЛВАТ РАБОТАТА ВЪРХУ ВОДОРОДА

### BMW AND TOYOTA ARE STEPPING UP WORK ON HYDROGEN

BMW Group и Toyota Motor Corporation ще засилят сътрудничеството си в областта на водородното задвижване, обявиха официално двете компании през септември. След успеха на тестовата серия водородни BMW X5 Hydrogen, германският гигант планира да пусне сериен модел с горивна клетка (FCEV) на пазара през 2028 година. За целта BMW и Toyota съвместно ще разработят таква задвижване от следващо поколение, което ще бъде използвано и в още необявени модели на японците.

Toyota бе първата компания, пуснала на пазара сериен модел с водородна горивна клетка – Mirai. BMW още по-миналото десетилетие развиваше проекти с водородно задвижване – първоначално като гориво за двигател с вътрешно горене, но по-късно се преориентира към горивните клетки. През миналата година компанията произведе една експериментална серия от водородни BMW X5 като последна стъпка преди бъдещия сериен модел.

FCEV автомобилите се задвижват от електричество, което се произвежда на борда от горивната клетка при реакция между водорода и атмосферния въздух. Единственият отпаден продукт при това е чиста питейна вода. Много експерти в автомобилната индустрия виждат във водорода решение за товарните превози и за по-големите автомобили, при които използването на батерия е неоправдано заради огромното ѝ тегло. Освен това водородът изглежда като практичен начин да се съхранява енергията от възобновяеми източници (слънце, вятър), произведена в часовете на ниско потребление.

The BMW Group and Toyota Motor Corporation will strengthen their cooperation in the field of hydrogen propulsion, the two companies officially announced in September.

Following the success of the BMW X5 Hydrogen test series, the German giant plans to launch a production fuel cell model (FCEV) on the market in 2028. For this purpose, BMW and Toyota will jointly develop such a next-generation drive, which will also be used in as yet unannounced Japanese models.

Toyota was the first company to launch a production model with a hydrogen fuel cell – the Mirai. BMW has been developing hydrogen-powered projects for the past decade – initially as fuel for an internal combustion engine, but later refocusing on fuel cells. Last year, the company produced an experimental series of hydrogen BMW X5 as a final step before the future production model.

FCEVs are powered by electricity produced on board by the fuel cell in a reaction between hydrogen and atmospheric air. The only waste product is clean drinking water. Many experts in the automotive industry see hydrogen as a solution for freight transport and for larger cars where the use of a battery is unjustified due to its enormous weight.

Furthermore, hydrogen seems like a practical way to store renewable energy (solar, wind) produced during off-peak hours. ■

## ЕДНА ПЕТА ОТ МУЗИКАТА МОЖЕ ДА Е ИЗЧЕЗНАЛА?

### A FIFTH OF THE MUSIC MAY BE GONE?

Около една пета от твърдите дискове, използвани за дългосрочно съхранение на музика след 90-те години, са повредени безвъзвратно, твърдят експерти на специализираната компания Iron Mountain. Част от материала на тях - включително студийни и концертни записи - може да е загубена завинаги. Индустрията тепърва ще оценява реалните размери на бедствието.

Звукозаписните компании започнаха да мигрират записите от старите ленти на модерни хард дискове някъде след 2000 година, притеснени от ограничения живот на лентата. Тогава все още не бе широко известно, че и дисковете също умират, и то след относително кратък срок - за по-интензивно използваните той е само няколко години. Дори и в момента се търсят алтернативи, като например технология за съхранение на звук върху стъкло, която би имала 5000 години живот.

About a fifth of hard drives used for long-term music storage since the 1990s have been irretrievably damaged, according to experts at specialist company Iron Mountain. Some of the material - including studio and concert recordings - may be lost forever. The industry has yet to assess the true extent of the disaster.

Record companies began migrating recordings from old tapes to modern hard drives sometime after 2000, worried about the tape's limited life. At that time, it was not yet widely known that discs also die after a relatively short period - for the more intensively used ones it is only a few years. Even now, alternatives are being sought, such as sound-on-glass technology that would have a 5,000-year lifespan. ■





**Любима Марка**  
на българския потребител

ADD SOME  
**DELIGHT**  
TO YOUR  
**FLIGHT** ✈️



[detelina.com](http://detelina.com)



# НАЙ-СМЕШИШНИТЕ ОТКРИТИЯ НА 2024

Могат ли бозайниците да дишат през задника си и защо косата на темето се завърта по часовниковата стрелка: част от тазгодишните награди Ig Nobel

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография ISTOCK

Огромна тълпа обсаждаше голямата зала на Масачусетския технологичен институт (MIT) вечерта на 12 септември. Всички билети за предстоящото събитие бяха разграбени, присъстваха петима Нобелови лауреати, куп знаменитости и двайсетина телевизионни екипа. Всички те се бяха събрали, за да почетат някои неочаквани постижения на науката: например откритието, че бозайниците са в състояние да дишат... през ануса си. Или че в южното полукълбо шансът косата на темето ви да се извърти наляво е значително по-висок. И след това да закрият събитието с масово хвърляне на хартиени самолетчета. Иначе казано, в голямата зала на MIT се състоя връчването на 34-ите ИгНобелови награди (Ig Nobel) - един несравнимо по-забавен вариант на оригиналните, присъждани от Шведската академия.

**АЛТЕРНАТИВНАТА ЦЕРЕМОНИЯ** гатуира от 1991, ала първите ѝ две издания бяха по-скоро сатирични, отколкото научни. Така например между първите отличени бе нашумелият с коефициента си на интелигентност американски вицепрезидент Дан Куейл - "защото доказва по-убедително от всеки друг нуждата от добро образование", пишеше в грамотата. Само ще припомним, че Куейл бе автор на

прочутите фрази "Време е човечеството да влезе в Слънчевата система" и "Ако не успееш, може да се появи риск от провал". Постепенно обаче журито започна да присъжда наградите за конкретни постижения, и то такива, които "не могат или не бива да бъдат повторени". Някои от тях са крещящи примери на тъпоумие, но въпреки това отличията започнаха да стават все по-престижни - до такава степен, че през 1996 двама норвежки учени сами се номинираха и дори спечелиха приза.

**ПРЕЗ 2024 ПРЕДИЗВИКАЛАТА** най-много коментари награда бе тази за физиология - връчена за откритието, че бозайниците могат да дишат и през задника си. Макар да звучи като шега на първокурсници, изследването е съвсем сериозно, проведено в разгара на Covid-19 пандемията, когато хиляди хора трябваше да бъдат поставени на командно дишане. Негови автори са няколко японски учени, които след три години усилено изследвания са потвърдили, че мишките, плъховете и прасетата са в състояние да усвояват кислород, погачен през ректума. Според тях това е потенциално решение и за пациенти със затруднения в дишането, и в момента в Синсинати японците провеждат първи тестове с хора (само добровол-

ци). Д-р Таканори Такебе, един от съавторите, призна, че първоначално имал "смесени чувства" за ИгНобеловата награда, но после осъзнал, че това може да насочи общественото внимание към темата.

Наградата за демография бе присъдена на Сол Нюман от Оксфордския университет, който направи проучване на известните столетници и установи, че те се появяват най-вече в райони, където... няма достоверни родилни сертификати и са разпространени случаите на измами с пенсиите.

Наградата за анатомия се падна на проф. Роман Хонсари от болницата Некер в Париж, който заедно с колегите си доказа, че човешката коса най-често се завърта по посока на часовниковата стрелка на темето, но в южното полукълбо вероятността все пак да се насочи в обратна посока е много по-висока. Хонсари призна "пълната безсмисленост" на откритието, но добави, че проучването на всякакви модели в природата може да ни доведе до важни открития. Веднага се появиха и хипотези на какво се дължи вариацията в Южното полукълбо (известно е, че там и посоката на торнагото обикновено е обратна на тази в Северното).

Птицата гълъб обикновено е възприемана като символ на мира, но тазгодишната ИгНобелова награда за мир бе присъдена имен-





но на изследване дали могат да се използват гълъби във военни ракети, за да помогнат за по-точното им насочване. Носител на наградата (посмъртно) е Би Еф Скинър. По негово свидетелство първият тест, проведен пред очите на военните в Ню Джърси, бил напълно успешен, но абсурдността на гледката ги накарала да прекратят проекта.

Носители на наградата за медицина са група учени от Швейцария, Белгия и Германия, доказали, че пласебо лекарствата, предизвикващи болезнени странични ефекти, действат по-добре на пациентите в сравнение с напълно безболезнените пласебо лекарства. Наградата за физика е притежание на Джеймс Ляо от Университета на Флорида за неговите дългогодишни изследвания върху плавателните качества на умрялата риба (лъстърва). Призът за биология също бе връчен посмъртно, за изследване от 1940 година на тема дали излагането на кравите на стрес повлиява количеството издоено мляко. За да проверят това, Фордайс Илай и Уилям Питърсън първо поставили на гърба на кравите по една котка, а след това започнали да пукат надуты хартиени торбички до главите им. След известно време преценили, че котките са излишни. Оказало се, че излагането на стрес намалява съществено производството на мляко. За ботаника тази година са отличени

Джейкб Уайт и Фелипе Ямашита, доказали, че растението *Boquila trifoliolata* може да възпроизвежда цвета на пластмасови декоративни цветя, ако бъде поставено до тях - пораждайки хипотезата, че растенията имат някаква форма на зрение. И накрая призът за вероятности проучвания бе получен от 50 учени от Нидерландия, подхвърлили във въздуха общо 350 575 монети, за да докажат, че е по-вероятно монетата да падне върху същата страна, която първоначално е била отдолу в ръката при подхвърлянето.

**НАГРАДИТЕ IG NOBEL**, както охотно припомня съзателят им Марк Ейбрахамс (редактор на хумористичното списание *Annals of Improbable Research*), се присъждат за научни постижения, които "първо карат хората да се засмеят, а после – и да се замислят". Някои проучвания са резултат на привидно маловажни, но често измъчващи ни въпроси. Примерно като този – защо бедуините в пустинята носят черни грехи, а не бели, които не поглъщат толкова топлина от слънцето. Екип от американски и израелски учени, подпомогнати от героичен доброволец, установи, че заради особената си отпусната кройка бедуинските грехи охлаждат чрез конвенцията на въздуха между тях и тялото, и е без всякакво значение какъв ще е цветът им.

И при Ig Nobel, както и при Нобеловите награди има постижения, които се забравят веднага, но и такива, които ще надживеят авторите си. Между последните е изследването на Нолян и Стилиел "Спешна помощ при прищипване на половия член с ципа на панталона", както и "историческият" труд на екип японски учени "Отделяне на химически съединения, отговорни за неприятната миризма на краката".

#### **ВПРОЧЕМ, ПО НЕЯСНИ ПРИЧИНИ, ЯПОНИЯ**

има трайна хегемония при ИгНобеловите награди. Неини учени са печелили приза за физика (за изследване на връзката между земетресенията и движенията на опашките на рибите от семейство сомови), за психология (след успешно обучение на ято гълъби да различават картините на Пикасо и Моне), и за мир (след създаването на устройство против автомобилни кражби, състоящо се от сензор и огневъргачка). Между водещите нации в историята на наградите са и норвежците - Е. Клайт и Х. Моу бяха отличени за изследването "Разпространение на гонорей и сифилис чрез надуваеми кукли", а А. Бархайм и Х. Сангвик сами се номинираха и после спечелиха благодарение на пионерския си труд "Влияние на бирата, чесъна и битата сметана върху апетита на пиявиците". ■

# THE FUNNIEST SCIENTIFIC DISCOVERIES OF 2024

Can mammals breathe through their butts and why your hair curls clockwise: just a part of this year's Ig Nobel Prizes

By KALIN ANGELOV / Photography iSTOCK

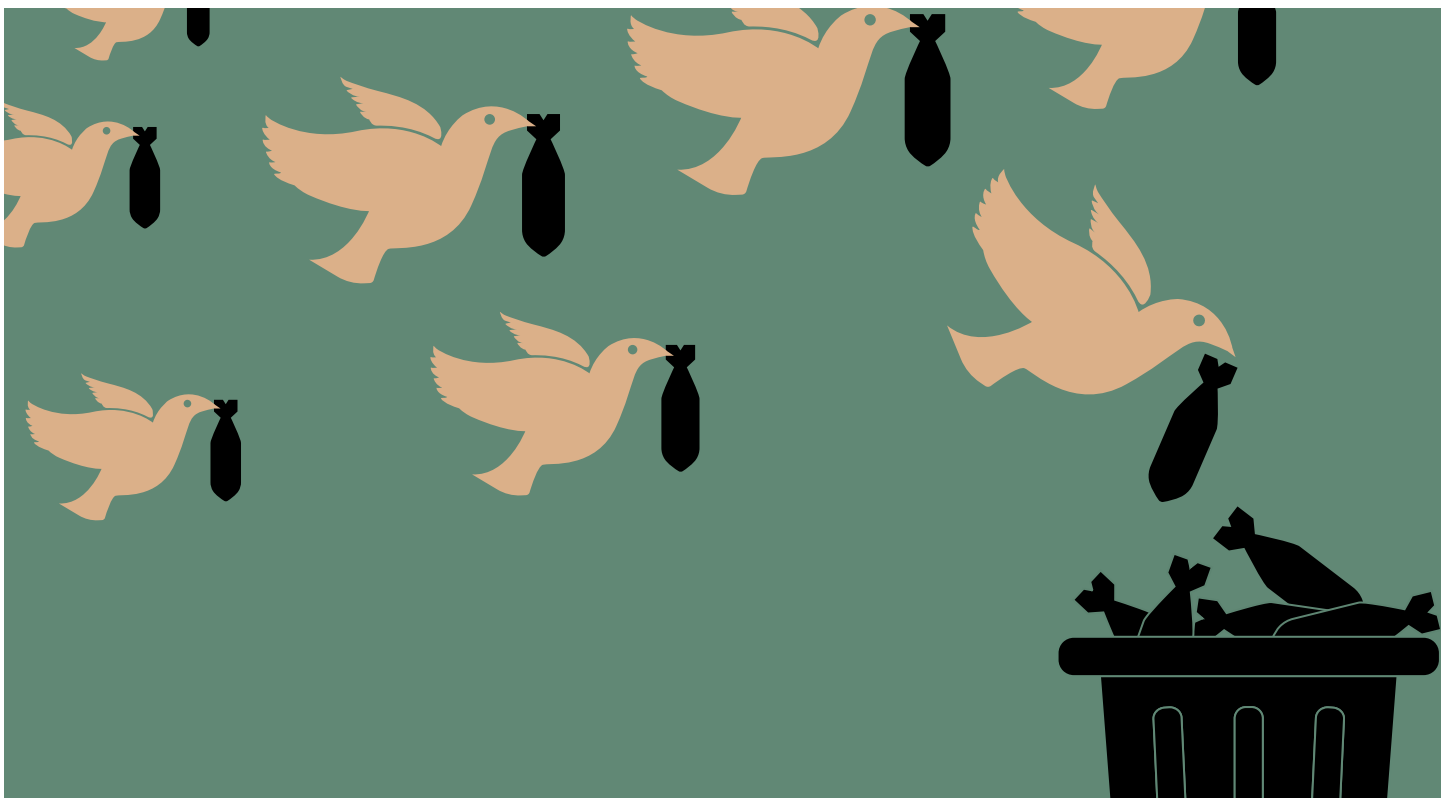
A huge crowd besieged the Great Hall of the Massachusetts Institute of Technology (MIT) on the evening of September 12. All tickets for the upcoming event were snapped up, it was attended by five Nobel laureates, a host of celebrities and twenty TV crews. They had all gathered to celebrate some unexpected achievements of science: for example, the discovery that mammals can breathe... through their anuses. Or that in the southern hemisphere, the chance of the hair on your head curling to the right is significantly higher. And then, to close the event, there was a mass throwing of paper aeroplanes. In other words, the presentation of the 34th Ig Nobel Prizes took place in the great hall

of MIT - an incomparably more entertaining version of the original ones awarded by the Swedish Academy.

**ALTERNATIVE CEREMONY** dates back to 1991, but its first two issues were more satirical than scholarly. So, for example, among the first awarded was the American Vice President Dan Quayle, famous for his intelligence quotient - "because he proved more convincingly than anyone else the need for a good education", it was written in the certificate. We will only recall that Quayle was the author of many famous phrases such as "It is time for humanity to enter the Solar system" and "If we don't succeed we run the risk of failure".

Gradually, however, the jury began to award prizes for specific achievements that "cannot or should not be repeated". Some of them are glaring examples of stupidity, but nevertheless, the awards began to become more and more prestigious - to such an extent that in 1996 two Norwegian scientists nominated themselves and even won the prize.

**IN 2024, THE PRIZE THAT CAUSED THE MOST COMMENTS** was that for physiology - presented for the discovery that mammals can also breathe through their anus. Although it sounds like a freshman joke, the research is quite serious, conducted at the height of the COVID-19 pandemic, when thousands of people had to be put on artificial respiration. Its



# MAZDA CX60

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

8000 ЛВ. ЕКО БОНУС ОТ MAZDA ДО 31 ОКТОМВРИ 2024



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

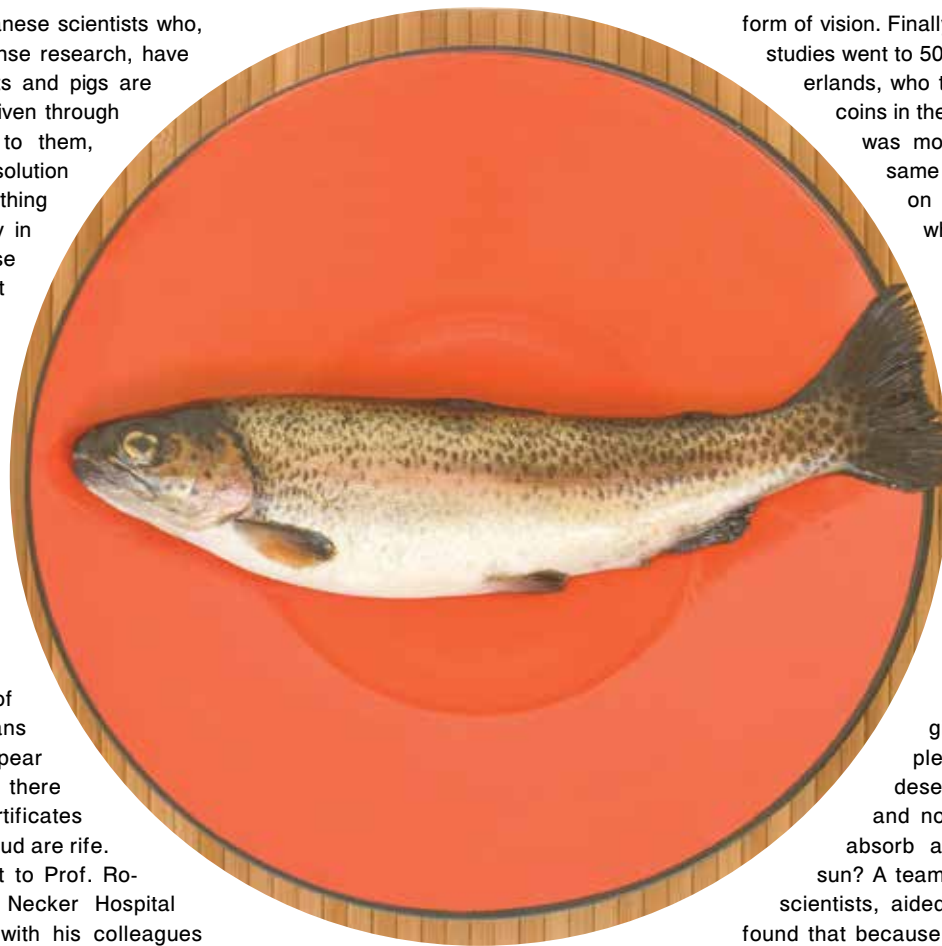
CRAFTED IN JAPAN

DRIVE TOGETHER



authors are several Japanese scientists who, after three years of intense research, have confirmed that mice, rats and pigs are able to absorb oxygen given through the rectum. According to them, this is also a potential solution for patients with breathing difficulties, and currently in Cincinnati the Japanese are conducting the first human tests (volunteers only). Dr. Takanori Takebe, one of the co-authors, admitted that he initially had "mixed feelings" about the Ig-Nobel prize, but then realized that it could bring public attention to the subject. The demography prize was awarded to Saul Newman of Oxford University, who did a study of the famous centenarians and found that they appear mostly in areas where... there are no reliable birth certificates and cases of pension fraud are rife. The anatomy prize went to Prof. Roman Khonsary of the Necker Hospital in Paris, who together with his colleagues proved that human hair most often turns clockwise on the crown, but in the southern hemisphere, the chance for it to turn anti-clockwise is much higher. Khonsary acknowledged the "complete nonsense" of the finding but added that studying all kinds of patterns in nature could lead us to important discoveries. Hypotheses immediately appeared as to what caused the variation in the Southern Hemisphere (it is known that there the direction of the tornado is usually opposite to that in the North).

**THE PIGEON IS USUALLY RECOGNIZED** as a symbol of peace, but this year's Ig Nobel Peace Prize was awarded to research into whether pigeons could be used in military missiles to help guide them more accurately. The winner of the award (posthumously) is BF Skinner. According to his testimony, the first test, conducted in front of the military in New Jersey, was a complete success, but the absurdity of the sight caused them to abandon the project. Winners of the prize for medicine are a group of scientists from Switzerland, Belgium and Germany who proved that placebo drugs causing painful side effects work better for patients compared to completely painless placebo drugs. The physics award went to James Liao of the University of Florida for his long-term research on the swimming



The Ig Nobel prices are awarded for scientific achievements that "first make people laugh, then make them think"

properties of dead fish (trout). The biology prize was also awarded posthumously, for a 1940 study on whether exposure of cows to stress affected the amount of milk produced. To test this, Fordyce Ely and William Peterson first placed a cat on the cows' backs and then began popping inflated paper bags over their heads. After a while, they decided that cats were unnecessary. Exposure to stress has been shown to significantly reduce milk production. For botany, this year's honorees are Jacob White and Felipe Yamashita, who demonstrated that the plant *Boquila trifoliolata* can reproduce the colour of plastic decorative flowers when placed next to them - giving rise to the hypothesis that plants have some

form of vision. Finally, the prize for probability studies went to 50 scientists from the Netherlands, who tossed a total of 350,575 coins in the air to prove that the coin was more likely to land on the same side that was originally on the bottom of the hand when tossed.

**THE IG NOBEL PRIZES**, as their creator Mark Abrahams (editor of the humorous *Annals of Improbable Research*) fondly recalls, are awarded for scientific achievements that "first make people laugh, then make them think."

Some studies are the result of seemingly unimportant, but often nagging questions. For example, why do Bedouins in the desert wear black clothes and not white, which does not absorb as much heat from the sun? A team of American and Israeli scientists, aided by a heroic volunteer, found that because of their particular loose fit, Bedouin clothing cools through the convection of air between them and the body, and it doesn't matter what colour they are. With both the Ig Nobel and the Nobel Prizes, there are achievements that are immediately forgotten, but also those that will outlive their authors. Among the latter is the study of Nolan and Stilwell "Emergency aid for pinching the penis with the zipper of the pants", as well as the "historic" work of a team of Japanese scientists "Isolation of chemical compounds responsible for unpleasant foot odor".

**FOR UNCLEAR REASONS, JAPAN** has an enduring hegemony over the Ig Nobel Prizes. Its scientists have won prizes for physics (for researching the relationship between earthquakes and the tail movements of catfish), psychology (after successfully training a flock of pigeons to distinguish between Picasso and Monet paintings), and peace (after creating car anti-theft device consisting of a sensor and a flamethrower). Among the leading nations in the history of the awards are also the Norwegians - E. Kleist and H. Moi were awarded for the study "Spreading gonorrhoea and syphilis through inflatable dolls", and A. Barheim and H. Sandvik nominated themselves and then won thanks to the pioneering his work "Influence of beer, garlic and whipped cream on the appetite of leeches". ■



## ВЕНОЗЕН ЛАЗЕРЕН ЦЕНТЪР

Воден от убеждението си, че всеки пациент заслужава най-доброто, д-р Ангел Радев създава най-голямата клиника в България за съвременно лечение на разширени вени, козметични вени и капилляри - Varix Clinic – венозен лазерен център

Как се роди идеята да основате самостоятелна специализирана клиника за лечение на венозни заболявания?

Обикаляйки по света и трупайки опит от едни от най-големите имена в сферата на венозните заболявания, реших че трябва да създам структура, предлагаща медицина на световно ниво и перфектна организация, защото смятам, че всеки наш пациент заслужава най-добрите постижения на съвременната медицина. Мечтата ми бе да създам клиника, в която пациентите да бъдат лекувани по най-съвременните европейски и световни стандарти в сферата на венозните заболявания, тъй като при голяма част от тях провежданото лечение масово продължава да бъде неправилно и неефективно. Радвам се, че успяхме да създадем такава атмосфера и среда, в която пациентът не изпитва класическото потискащо усещане, свързано с посещението и престоя в болница.

Как и на какво залагате в развитието на висококачествена медицина във Varix Clinic – венозен лазерен център?

Като бутикова специализирана клиника за нас е изключително важно да не се прави компромис с качеството. Затова непрекъснато инвестираме в съвременна апаратура и обучения на екипа, даващи висока добавена стойност на медицинските ни услуги. Важен елемент от качеството на услугите, които предлагаме, е внедряването и на добавената реалност в лечението на пациентите ни, която вече е неразделна част от ежедневната ни дейност и спомага за отличните финални резултати при лечението. От изключителна важност и задължителни за нас са добрите отношения и доверието между лекар и пациент.

Защо е важно да се прилагат съвременните безкръвни методи за лечение на вени? Безкръвните методи са световният „златен стандарт“, като при тях няма оперативни разрези, шевове и обезобразяващи белези. Няма необходимост и от прилагането на обща или спинална упойка. Сравнени със старото оперативно лечение



рискът от сериозни усложнения е значително по-нисък. Голямо предимство на съвременни методи е и липсата на болничен престой, като повечето ни пациенти още на следващия ден могат да се върнат на работа.

Какъв съвет бихте дали на хората, страдащи от разширени вени?

Съветът ми към тях е да потърсят навременно решение на проблема си, без да се страхуват и без да го отлагат във времето с риск от потенциални усложнения на заболяването. Важно е да знаят, че разширените вени вече не са равни на операция.

Д-р Ангел Радев е специалист по ангиология и флебология. Магистър е и по здравен мениджмънт. През 2019 г. основава най-голямата в България специализирана клиника за безкръвно лечение на разширени вени „Varix Clinic – венозен лазерен център“. Създател е на метода склеротерапия с добавена реалност и тумесцентна анестезия (методът TASAR



Сгуо). Има проведени множество специализации в САЩ, Германия, Австралия, Великобритания, Швейцария, Австрия, Латвия и Унгария. През 2022 г. след специализация в престижната Miyake Clinic в Сао Паоло, Бразилия, въвежда в България криолазерната криосклеротерапия (методът CLaCS) – метод номер 1 в света за лечение на козметични вени и капилляри. През 2024 г. успешно завършва специализация в най-авторитетната верига венозни клиники във Великобритания – The Whiteley Clinics по програмата Fellowship in Endovenous Surgery под ръководството на световнопризнатия венозен експерт prof. Mark Whiteley. Д-р Радев е член на American Vein and Lymphatic Society и на The College of Phlebology, United Kingdom.



# КРЕХЪК СВЯТ

## FRAGILE WORLD

Конкурсът "Фотограф на дивата природа за 2024" счупи абсолютния си рекорд в своето 60-о поред издание, като привлече цели 59 228 фотографии от 117 държави и територии. Организиран ежегодно от Британския природонаучен музей, конкурсът обяви своята финална селекция, от която ще се обявят победителите. Печелившите снимки ще бъдат показани в Природонаучния музей в Лондон. Изложбата за 2024 се открива през октомври, преди да обиколи света.

The 2024 Wildlife Photographer of the Year competition broke its 60-year record with 59,228 entries from 117 countries and territories. Hosted annually by the British Natural History Museum, the contest announced its shortlist. The winning photos will be shown at the Natural History Museum in London. The 2024 exhibition opens in October before travelling the world.



Georgina Steytler, "Centre of Attention"



Jose Manuel Grandfo, "Twist and Jump"



Jason Gulley, "As Clear As Crystal"



Ian Ford, "Deadly Bite"

Lam Soon Tak, "Ziggy Spider"



Samual Stone,  
"Precious Rocks"





Sasha Jumanca,  
"Leaving the Nest"



Shreyovi Mehta, "In the Spotlight"

Tamara Stubbs, "Going with the Floe"



William Fortescue, "Stormy Scene"



Theo Bosboom, "Strength in Numbers"

Thomas Vijayan, "The Disappearing Ice Cap"



# Мулти ПРОБИОТИК за жени



12  
щам

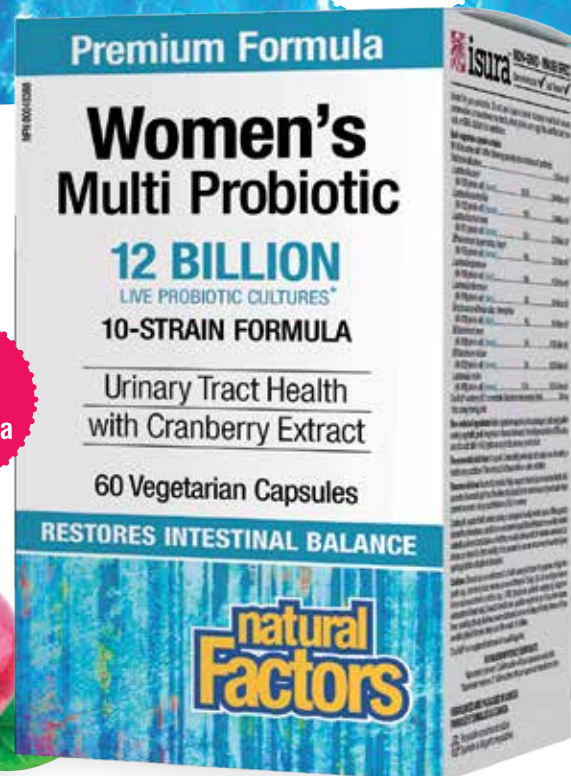
12  
млрг.  
активни  
пробиотици

## НАТУРАЛНА И ЕФИКАСНА ЗАЩИТА за вагиналната и уринарна микрофлора

- Поддържа чревната, вагинална и уринарна микрофлора.
- Потиска растежа на патогените G. Vaginalis, C. albicans и E. Coli.
- Подпомага профилактиката и лечението на бактериална вагиноза, кандидоза и цистит.

+

червена  
боровинка



Търсете в аптеките и онлайн на [www.revita.bg](http://www.revita.bg)



ТУК ЗАПОЧВА ПЕРФЕКТНОТО ЗДРАВЕ

natural  
Factors®

# ТУРБО ЕПОХА

50-годишният юбилей на най-бързите модели на Porsche ни отвежда на един легендарен път в Румъния



Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография КОЛЕЛА, PORSCHE

**П**овечето автомобилни тестове включват нови модели и се случват на места като Майорка или Южна Франция. Този ни отвежда на един междуселски път в Румъния, за да караме... 36-годишна кола. Само че колата не е от златния фонд на автокъщите в Дупница, а една от живите легенди на автомобилизма. А междуселският път е може би най-прочутият планински път в света.

През тази година турбо версиите на Porsche 911 навършват точно половин век. По една космическа случайност се навършва и половин век от построяването на Трансфъгърашан, най-необикновения автомобилен път в Румъния. Идеален повод да съчетаем двете в едно.

**ИДЕЯТА ЗА ТУРБОКОМПРЕСОРА** - механизъм, който използва отработилите газове от двигателя, за да нагнетява съгъстен въздух към горивната камера и така да повишава мощността и ефективността - галеч не е на Porsche, разбира се. Първият патент е отпреди почти 110 години, на швейцареца Алфред Бюки. Но дълги години употребата му в автомобили си остава проблемна. През 60-те години Oldsmobile пуска Jetfire - първата серийна кола с турбо, но тя живее съвсем кратко. Както и последвалото я BMW 2002 Турбо. Именно Porsche е компанията, която първа лансира турбокомпресорите в серийен модел, който успява да се задържи на пазара. Отначало експериментите са фокусирани най-вече върху



състезателните автомобили, разработвани от гении като Ханс Мецгер и Валентин Шефер. Турбо технологията ще даде 17 от рекордните 19 победи на Porsche в 24-те часа на Льо Ман.

Но съвсем скоро турбото е прехвърлено и към "цивилните" коли на компанията. През 1973 прототипът на Porsche 911 Турбо е показан на автосалона във Франкфурт. През 1974 първото серийно 911 Turbo е подарено на Луиза Пиех, сестрата на Фери Порше и майката на Фердинанд Пиех, за нейната 70-годишнина.

А сега, в чест на 50-ата годишнина от онзи юбилей, Музеят на Porsche изоставя обичайната си предпазливост и ни дава възможност да покараме три от най-емблематичните Porsche 911 Турбо в историята, заедно с актуалното поколение. Обикновено тези коли са достъпни за малко и само в контролираната среда на затворените писти. Но сега ще ги тестваме из състения трафик на румънската провинция, по пътища с повече дупки и неравности дори от българските, и с препястствия, които се простират от странно паркирани пътностроителни машини до нахално просещи мечки.

### МАКАР ДА СА ВРЪСТНИЦИ, СЪДБИТЕ

на Porsche Turbo и на пътя Трансфъгърашан са много различни. Докато историята на Porsche Turbo е поредица от победи, рекорди и радости, историята на Трансфъгърашан не е чак толкова оптимистична. Този път всъщност е построен не за удоволствие на любителите на класически коли, а за военни цели от Никулае Чаушеску - като защита срещу евентуално нахлуване от съветски войски, по подобие на онова през 1968 в Чехословакия. Строителството е черна страница в историята на Румъния. Официалната статистика казва, че жертвите на строежа са 40. Но всъщност в Румъния се знае, че са десетина пъти повече.

В името на секретността проектът е възложен не на професионални пътни строители, а на румънската армия. Трудният терен през Фъгърашките планини изисква много взривяване - оттам и трагично високият брой на жертвите. Впрочем секретността е напълно обезсмислена само две-три години покъсно с изстрелването на ново поколение шпионски сателити.

**ЗА ЖАЛОСТ В КОНВОЯ НИ НЯМА ЕКЗЕМПЛЯР** от първото 911 Turbo от средата на 70-те - което едва ли е чудно, защото при 2850 произведени



бройки то е доста рядка кола в наши дни. Но и следващите поколения не са точно масови. За нас преживяването "50 години турбо" започва с третата генерация: 964, поколението от 90-те години, което също е доста рядко, защото появата му съвпадна с една голяма криза в световната икономика. Тази кола е последната със задно предаване, и в Porsche си спечели името "съзателят на вдовици", защото много инженери на високи позиции в компанията завършиха живота си в канавките в околностите на Щутгарт. Оттогава Porsche въведе задължително обучение по шофиране, преди да даде на служителите си служебна кола с турбокомпресор. Понеже караме една от по-ранните бройки от 964, отзад все още е 3.3-литровият двигател от

предишното поколение, развиващ 320 конски сили. През 1992 той е заменен с по-съвременен 3.6-литров мотор, конетте стават 360 и като опция се появява задвижване на четирите колела. Общо от 964 Turbo са произведени по-малко от 3700 бройки.

После угва рег за смяна на колите и се озоваваме в 911 Turbo S от поколението 993, произведено през 1998. Това е и колата, с която най-много трябва да внимаваме днес. И останалите класики не са точно евтини, с цени между 150,000 и 350,000 евро, но тази спокойно може да струва над 600,000 - ако някога Музеят на Porsche реши да я продаде, разбира се. Освен това, това е и най-сложната за каране кола, защото има керамичен съединител, който из-



исква много специфично боравене. Най-голямата технологична новост тук е замяната на единичния турбокомпресор с два по-малки - решение, което елиминира турбо дупката и увеличава мощността до смайващите за средата на 90-те години 408 коня. При такива показатели не е чудно, че в Porsche решават задвижването на четирите колела да е вече серийно.

**ТОВА, КОЕТО НИКОЙ НЯМА ДА ВИ КАЖЕ** за класическите Porsche, е колко некомфортни са всъщност, поне за хора с ръст над 1.65 метра. Тук няма 18 различни начина да настроите волана и седалката: вие се адаптирате към тях, а не те към вас. Но нямате време да мислите много-много за това: шофирането на тази кола изисква цялото ви

внимание. Почти не усещаме как минава времето и стигаме езерото Бяла, най-високата точка на пътя, малко над 2000 метра надморска височина. И мястото за поредната смяна на колите.

Тук вече е моментът да изпробваме актуалното поколение, 992 Turbo S. То може и да не дава същото усещане за непосредственост като класическите 911, но напълно компенсира това със значително повече мощност: 650 коня. Задвижва се от 3.7-литров шестцилиндров боксер, при който компресорът ви дава смайващите 800 нютонметра въртящ момент. Ускорението от място до 100 км/ч отнема 2.7 секунди; ускорението от 0 до 200 км/ч е само за осем секунди. Нито една от класиките не може да се мери с тази кола. Но най-големият шок е колко по-лесна

е тя за каране, въпреки чудовищните параметри. Тук е моментът и да оценим в пълна степен какво представляват турбокомпресорите с променлива геометрия на Porsche. Само едно сравнение: домашната ви перална машина вероятно е способна на 1600 оборота в минута. Една бормашина прави към 3800. Двигателите от Формула 1 се развъртят до към 15,000 оборота в минута. Турбокомпресорът тук прави 200 хиляди оборота.

**СЛЕД ТОВА ПРЕЖИВЯВАНЕ ДОРИ АКТУАЛНИТЕ ВЕРСИИ** на Panamera Turbo и на хибридният Cayenne ни се струват леко безинтересни. Накрая обаче ни чака черешката на тортата: най-старата кола тук, Porsche 911 Turbo от втория етап на поколението 930. За разлика от по-ранните варианти, тук има междинен охладител, който позволява към горивната камера да се подава с около 70 градуса по-хладен въздух и повишава чувствително ефективността. За сметка на това обаче тази кола няма никакви глезотии от типа на ABS, тракшън контрол или електронна стабилизация. Няма даже серво на волана, каквото имаха москвичите в моето детство. Двигателят е 3.3-литров боксер, развиващ 300 конски сили и 260 километра в час максимална скорост.

Честно казано, сравнено с актуалното 992, това Turbo е... смешно, даже малко недодялано. Но в усещането от една толкова аналогова кола има нещо неповторимо, нещо, което модерните коли не могат да дадат в пълна степен. Това не е сложен инструмент, който любезно ви позволява да го управлявате. Това е първобитна машина, над която трябва да наложите властта си. И когато го сторите, наградата е чувство за удовлетворение, което напълно компенсира оскъдните удобства и чисто символичното присъствие на климатика. Porsche 930 е наистина pogodabашката кулминация на този ден.

**УСПЕХИТЕ НА PORSCHE** през 70-те и 80-те години имаха най-голяма заслуга думата "турбо" да стане толкова специална. Днешните деца не го знаят, но едно време всяко впечатляващо нещо бе "турбо". Имаше прахосмукачки Turbo, телевизори Turbo, аудиосистеми Turbo и, естествено, дъвки Turbo. Имаше и устойчиви жаргонни изрази като "турбо готин". А най-турбоготиното нещо, естествено, беше Porsche 911 Turbo. Днешният ден убедително ни напомни защо беше така. ■

# THE ERA OF TURBO



The 50th anniversary of Porsche's fastest models takes us on a legendary road in Romania

By KONSTANTIN TOMOV / Photography PORSCHE

**M**ost car tests involve new models and take place in posh parts of the world such as Mallorca or the south of France. This one takes us to a country road in Romania to drive... a 36-year-old car. But the car is not from the gold fund of the second-hand car dealerships in Dupnitsa - instead, it is one of the living legends of the motor-ing world. And the Romanian country road is per-haps the most famous driving route in Europe. This year, the turbo versions of the Porsche 911 turn half a century old. By a cosmic coin-cidence, half a century has also passed since the construction of Transfagărașan, the most unusual road in Romania. An ideal occasion to combine the two in one.

**THE IDEA OF THE TURBOCHARGER** - a mechanism that uses exhaust gases from the engine to force compressed air into the combustion chamber to increase power and efficiency - does not belong to Porsche, of course. The first patent was filed almost 110 years ago, by the Swiss Alfred Bucci. But for many years its use in cars remained problematic. In the 1960s, Oldsmobile launched the Jetfire, the first production car with a turbo, but it was short-lived. As well as the BMW 2002 Turbo that followed it. It was Porsche that was the first company to launch turbochargers in a series model that managed to stay on the market. At first, the experiments were mostly focused on the racing cars developed by geniuses like

Hans Mezger and Valentin Schaefer. Turbo technology would give 17 of Porsche's record 19 victories at the 24 Hours of Le Mans. But very soon the turbo was transferred to the "civilian" cars of the company. In 1973, the Porsche 911 Turbo prototype was shown at the Frankfurt Motor Show. In 1974, the first production 911 Turbo was given to Louisa Piech, Ferry Porsche's sister and Ferdinand Piech's mother, for her 70th birthday. And now, in honour of the 50th anniversary of that event, the Porsche Museum is abandoning its usual caution and allowing us to drive three of the most iconic Porsche 911 Turbos in history, alongside the current generation. Usually, these cars are available for a little while and





only in the controlled environment of closed tracks. But now we'll be testing them through the heavy traffic of the Romanian countryside, on roads with more potholes and bumps than even Bulgaria's, and with obstacles that range from oddly parked road construction machines to brazenly begging bears.

**ALTHOUGH THEY ARE THE SAME AGE**, the fates of Porsche Turbo and the Transfagarasan road are very different. While the story of the Porsche Turbo is a series of victories, records and joys, the story of the Transfagarasan is not so optimistic. This road was actually built not for the pleasure of classic car lovers, but for military purposes by Nicolae Ceausescu - as a

defense against a possible invasion by Soviet troops, similar to the one in 1968 in Czechoslovakia. Its construction remains a black page in the history of Romania. The official statistics say that the victims of the construction were 40. But in fact in Romania it is known that there were ten times more.

In the name of secrecy, the project was awarded not to professional road builders, but to the Romanian army. The difficult terrain through the Fagaras mountains required a lot of blasting - hence the tragically high number of casualties. Secrecy proved to be completely meaningless only two or three years later with the launch of a new generation of spy satellites.

**UNFORTUNATELY, WE DO NOT HAVE** an example of the first 911 Turbo from the mid-70s in our convoy - which is hardly surprising, as with 2,850 produced it is quite a rare car these days. But the next generations are not exactly mass products either. For us, the "50 years of Turbo" experience begins with the third generation: the 964, the generation of the 1990s, which is also quite rare because its appearance coincided with a major crisis in the world economy. This car is the last one with rear-wheel drive, and at Porsche, it earned the name "widowmaker" because many high-ranking engineers at the company ended their lives in the ditches around Stuttgart. Porsche has since introduced mandatory driving training be-



fore giving employees a turbocharged company car. As we're driving one of the earlier 964s, in the rear there's still the previous-generation 3.3-liter engine, developing 320 horsepower. In 1992, it was replaced with a more modern 3.6-liter engine, the horses became 360 and four-wheel drive appeared as an option. In total, less than 3,700 units of the 964 Turbo were produced.

Then it's time to change cars, and we find ourselves in the 911 Turbo S from the 993 generation, produced in 1998. This is also the car we should be most careful with today. The rest of the classics aren't exactly cheap, with prices between €150,000 and €350,000, but this one could easily fetch over €600,000 - if the Porsche Museum ever decides to sell it, of course. It is also the most difficult car to drive because it has a ceramic clutch that requires very specific handling. The biggest technological innovation here is the replacement of the single turbocharger with two smaller ones, a solution that eliminates the turbo hole and increases the output to a stunning (for the mid-1990s) 408 horses. With such indicators, it's no wonder that Porsche decided to make the four-wheel drive standard.

**WHAT NO ONE WILL TELL YOU** about classic Porsches is how uncomfortable they really are, at least for people over 1.65 meters tall. There aren't 18 different ways to adjust the steering wheel and seat here: you adapt to them, not them to you. But you don't have time to think

too much about it: driving this car requires your full attention. We hardly feel how time passes and we reach Lake Balea, the highest point on the road, just over 2000 meters above sea level. And the spot for another change of cars. Now is the time to test the current generation, the 992 Turbo S. It may not give the same feeling of immediacy as the classic 911, but it fully compensates for this with significantly more power: 650 horses. It's powered by a 3.7-liter flat six, where the supercharger gives you a staggering 800 newton meters of torque. Acceleration from standstill to 100 km/h takes 2.7 seconds; acceleration from 0 to 200 km/h is just eight seconds. None of the classics can match this car. But the biggest shock is how much easier it is to drive, despite the monstrous parameters. Now is the time to fully appreciate what Porsche's variable geometry turbochargers are all about. Just a comparison: your home washing machine is probably capable of 1,600 revolutions per minute. A drill makes about 3800. Formula 1 engines spin up to about 15,000 revs per minute. The turbocharger here makes 200 thousand revs.

**AFTER THIS EXPERIENCE, EVEN THE CURRENT** versions of the Panamera Turbo and the hybrid Cayenne seem a little boring to us. In the end, however, we have the icing on the cake: the oldest car here, a Porsche 911 Turbo from the second stage of the 930 generation. Unlike earlier variants, this one has an inter-

cooler that allows the combustion chamber to be fed at around 70 degrees - cool air and significantly increases efficiency. On the other hand, this car does not have any pampering such as ABS, traction control or electronic stabilization. There isn't even a power steering wheel like soviet Moskvitch cars had in my childhood. The engine is a 3.3-litre boxer, developing 300 horsepower and 260 kilometres per hour maximum speed.

To be honest, compared to the current 992, this Turbo is... a laughingstock. But there's something unique about the feel of such an analogue car, something that modern cars can't quite deliver. It is not a complicated tool that kindly allows you to drive it. It's a primitive machine over which you must assert your authority. And when you do, the reward is a sense of satisfaction that fully compensates for the meagre comforts and purely symbolic presence of air conditioning. The Porsche 930 is a truly fitting climax to the day.

**PORSCHE'S SUCCESSES** in the 1970s and 1980s had the most credit for making the word "turbo" so special. Today's kids don't know it, but at one time every impressive thing was a "turbo". There were Turbo vacuums, Turbo TVs, Turbo audio systems and, of course, Turbo chewing gum. There were also persistent slang expressions like "turbo cool". And the turbo-coolest thing, of course, was the Porsche 911 Turbo. Today was a convincing reminder of why that was. ■

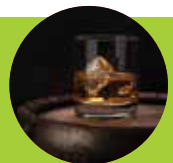


84 | **БИЗНЕСЪТ С  
НЕУВАЖЕНИЕТО**  
THE BUSINESS OF DISRESPECT

92 | **ВЪЗРАСТИТЕ НА СОФИЯ**  
THE AGES OF SOFIA



112 | **ВОДАТА НА ЖИВОТА**  
THE WATER OF LIFE



# АФИШ



## ОПЕРА

МЕЖДУНАРОДНА НАГРАДА "НИКОЛА ГЮЗЕЛЕВ" // На 5 октомври в Софийската опера и балет е гала концертът на лауреатите на петата годишна международна награда "Никола Гюзелев". Тази година с приза на името на легендарния оперен певец са удостоени Александрина Пендачанска (сопран), Бисер Георгиев (бас) и Даниела Дякова (мецосопран). В програмата са "Сватбата на Фитаро" и "Дон Жуан" от Моцарт, и "Самсон и Далила" от Сен-Санс. Диригент е Андрей Галанов.

5 октомври, Софийска опера



## КНИГИ

ГРАДИНАРЯТ И СМЪРТТА // Четири години след "Времеубежище", която му донесе Международната награда "Букър", Георги Господинов представя новия си, четвърти роман. "История за отиващите си бащи в един отиващ си свят. За тези трагични пушачи, често отсъстващи, вкопчени в шнорхела на цигарата, плуващи в други води и облаци. За баща ми, който крепеше на раменете си моновете минало и не спираше да го разказва", по собственото описание на Господинов.

Издателство "Жанет 45"



## КИНО

ПАРТЕНОПА // Тазгодишното издание на кинофестивала "Синелибри" ще бъде открито от "Партенопа", новия филм на носителя на "Оскар" Паоло Соррентино ("Великата красота", "Ръката на бога"). Както може да се очаква, това е наситена с носталгия история, случваща се в родния на Соррентино Неапол. В главната роля е дебютантката Челесте Дала Порта, партнират ѝ имена като Гари Олдман и Стефания Сандрели.

10 октомври, НДК, София

EN

## OPERA

"NIKOLA GHIUSELEV" AWARD // On October 5, the gala concert of the laureates of the fifth annual "Nikola Ghiuselev" international award will take place at the Sofia Opera and Ballet. This year, the award named after the legendary opera singer was won by Alexandrina Pendachanska (soprano), Biser Georgiev (bass) and Daniela Dyakova (mezzo-soprano). The program includes "The Marriage of Fitaro" and "Don Juan" by Mozart and "Samson and Delilah" by Saint-Saens. The conductor is Andrey Galanov.

October 5, Sofia Opera

## BOOKS

THE GARDENER AND DEATH // Four years after "Time Shelter", which brought him the international Booker prize, Georgi Gospodinov presents his new, fourth novel. It is "a story about departing fathers in a departing world. For these tragic smokers, often absent, clinging to the snorkel of the cigarette, swimming in other waters and clouds," according to the description of Gospodinov himself.

Janet 45 Publishing House

## CINEMA

PARTENOPE // This year's edition of the CineLibri film festival will be opened by the new film Partenope by Oscar winner Paolo Sorrentino (The Great Beauty, The Hand of God). As you might expect, it's a nostalgic story set in Sorrentino's native Naples. Debutant Celeste Dalla Porta stars alongside names like Gary Oldman and Stefania Sandrelli.

October 10, NDK, Sofia

# POSTER

## КЛАСИКА

ДЖОШУА БЕЛ // Поредицата световни звезди на сцената на зала "България" продължава с нов концерт у нас на Джошуа Бел. Носител на Grammy и настоящ директор на Academy of St Martin in the Fields, Бел е може би най-прочутият цигулар в света в момента. Под диригентството на Найден Тодоров, той ще свири Панчо Владигеров (Симфоничен танц номер 7), Хенрих Виенявски (Концерт за цигулка номер 2) и Камий Сен-Санс (Симфония номер 3).

14 октомври, зала България, София

## АНИМАЦИЯ

ДИВИЯТ РОБОТ // 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 надмogne 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.

От 11 октомври в кината

## АВТОМОБИЛИ

САЛОН СОФИЯ 2024 // Големите автомобилни изложения са в упадък напоследък, но тенденцията все още не е засегнала в пълна степен Софийския автосалон (въпреки отсъствието на марки като BMW и Mercedes). От 18 до 27 октомври в изложбените зали на Интер Експо Център ще бъдат показани 200 различни нови модела от над две дузини марки. Ще има и щандове за класически и ретро автомобили, а един от посетителите ще спечели нова кола.

18-27 октомври, Интер Експо Център, София

EN

## CLASSIC

JOSHUA BELL // The series of world stars on the stage of the Bulgaria Hall continues with a new concert by Joshua Bell. A Grammy winner and current director of the Academy of St. Martin in the Fields, Bell is perhaps the most famous violinist in the world right now. Conducted by Nayden Todorov, he will perform Pancho Vladigerov (Symphonic Dance No. 7), Henrich Wieniawski (Violin Concerto No. 2) and Camille Saint-Saens (Symphony No. 3).

October 14, Bulgaria Hall, Sofia



## ANIMATION

THE WILD ROBOT // 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.

From October 11 in cinemas



## CARS

SOFIA MOTOR SHOW 2024 // Big car shows have been on the decline lately, but the trend hasn't quite caught up with the Sofia Motor Show yet (despite the absence of brands like BMW and Mercedes). From October 18 to 27, 200 different new models from more than two dozen brands will be displayed in the exhibition halls of the Inter Expo Center. There will also be classic and vintage car stands and one visitor will win a new car.

October 18-27, Inter Expo Center, Sofia



# БИЗНЕСЪТ С НЕУВАЖЕНИЕТО

Търсенето на внимание в социалните мрежи става по-важно от постиженията на ринга, пише легендарният боец, съдия и официален глас на SENSHI Грант Уотърман

Текст ГРАНД УОТЪРМАН / Фотография SENSHI, ISTOCK

К ога стана стана толкова готино да бъдеш неуважителен? Някои от вас може би ще отговорят: никога. Но макар да живеем във време на ултра-толерантност, приемане и политическа коректност, в което можете да бъдете арестуван дори за думите, които използвате, всъщност виждаме повече неуважение отвсякога. Имам предвид като цяло, защото има области на обществото, които все още са силно дисциплинирани и запазват респекта като висша ценност, която не може да бъде компрометирана. Военната област и бойните изкуства са само два примера.

ЧЕСТНО КАЗАНО, самият аз подхождам госта избирателно, когато става дума за това кого и какво уважавам. За да проявя респект към някого, трябва да има и поне малко възхищение. Някой може да постави под съмнение това, тъй като имам госта провокативно чувство за хумор, покрит със татуировки, не харесвам политиката и някои аспекти на религиозния контрол, както и начина, по който действа по-голямата част от полицията на Обединеното кралство. Обичам да слушам траш пънк рок и много шумен хевви метъл, както и да карам огромен и още по-шумен американски мотоциклет. Да, има и някои американски неща, които ми харесват! Спомням си, че бях край ринга в Япония за битката, която мнозина смятат за една от най-великите в

ММА: между Фьодор Емеляненко и Мирко Кро Коп. В началото на състезанието нямаше фалшиви тълпи приказки или бутане и блъскане като две жени, които се карат на кантара, както виждаме в днешно време. Боксът и ММА се превърнаха в цирк и младите бойци все повече са с промити мозъци, за да вярват, че трябва да се държат като клоуни, за да успеят. Но това, което видяхме тогава в Япония, бяха двама бойци, които спечелиха уважение чрез представянето и поведението си. Така че нека върнем уважението и спортменството и да спрем малко това акцентирание върху медийното внимание за сметка на истинските постижения. Не забравяйте, че клоун, който може да се бие, все още е клоун. Дженгълмен, който може да се бие, е уважаван и бива запомнен.

В СВЕТА НА БОЙНИТЕ СПОРТОВЕ уважението традиционно е крайъгълен камък. От древните гладиаторски арени до съвременните смесени бойни изкуства (ММА), бойците са се придържали към неписаните кодекси на честта, ценейки дисциплината, смиреността и спортменството. Въпреки това през последните години това уважение сякаш ерозирало, като повече внимание се насочва към нахалните личности, глупостите и провокативното поведение. Възходът на социалните медии, съчетан с начина, по който се изобразяват бойците във филмите, допринесе за култура, в която привличането на внимание



се ценят повече от постиженията.

Да, забавлението е важно. Но тази тенденция на показно неуважение рискува да изкриви същността на бойните изкуства и начина, по който те се възприемат от младото поколение. Състезателните битки винаги са имали елемент на зрелищност, но исторически фокусът е бил върху уменията, стратегията и смелостта на атлетите. Бойците печелеха възхищение не само заради физическата си мощ, но и заради тяхната самодисциплина, уважение към опонентите и отпаденост на занаята.

**ДНЕС НАРАТИВЪТ СЕ Е ПРОМЕНИЛ.** Все по-често изглежда, че неуважението се възнагражда не само в самите спортове, но и в по-широката култура, повлияна от социалните медии и филмите. Филмите често представят фигури от бойни спортове като антигерои, които се противопоставят на властта, презират опонентите си и се наслаждават на собственото си его. Тези измислени фигури могат да влияят върху реалния свят, тъй като младите фенове започват да виждат това поведение като ключ към успеха. Социалните медии допълнително засилиха този проблем. Платформи като Instagram, Twitter и TikTok възнаграждават провокативно съдържание, което събира най-много гледания и харесвания. Бойци, които участват в простотии, подигравки и понякога откровен тормоз, често виждат скок в броя на последователите и медийното внимание. В резултат на това неуважителното поведение става привлекателно, създавайки впечатлението, че пътят към славата в бойните спортове минава през противоречия, а не чрез истински постижения.

В бойните спортове, където представянето на ринга или в клетката трябва да бъде крайната мярка за успех, фокусът често се отклонява към лудориите на бойците в социалните медии или обидите, които те отправят към опонентите си по време на пресконференции преди двубой. В миналото спортисти като Мохамед Али, макар и майстори на психологическата игра, бяха еднакво тачени за своята отпаденост и постижения. Сега бойците често са по-популярни със своите онлайн персони, отколкото с уменията си.

**ТАЗИ ПРОМЯНА ИМА ПОСЛЕДСТВИЯ В РЕАЛНИЯ СВЯТ.** Младите спортисти, виждайки как поведението, което привлича вниманието, води до повече възможности, подкрепа и слава, може да започнат да вярват, че това е пътят към успеха. Този начин на мислене подкопава значението на упоритата работа, постоянството и уважението към спорта и неговите участници. В дългосрочен план бойните спортове рискуват да загубят самите качества, които са ги направили толкова обичани: идеята, че колкото и ожесточена

"Бойци като Конър Макгрегър са овладели изкуството на ефектната реплика, превръщайки пресконференциите в зрелища, които съперничат на самите битки. Въпреки че този подход със сигурност привлича вниманието към спорта, той създава и опасен прецедент"

да е конкуренцията, уважението към опонента и спорта е от първостепенно значение. Социалните медии се превърнаха в мощен инструмент за бойците да се рекламират, но също така допринесоха за ерозията на спортното майсторство. Сега се очаква бойците да продават битките си не само чрез представянето си, но и чрез личността си, което води до все по-скандално поведение, предназначено да привлече вниманието. UFC, например, е свидетел на нарастване на бойците, които печелят повече медийна привлекателност чрез своите вражди в Twitter или нахални интервюта, отколкото чрез техните прояви в боя. Говоренето на глупости и обиди, понякога стратегическа част от психологическата война, се превърна в крайна цел само по себе си. Бойци като Конър Макгрегър са овладели изкуството на ефектната реплика, превръщайки пресконференциите в зрелища, които съперничат на самите битки. Въпреки че този подход със сигурност привлича вниманието към спорта, той създава и опасен прецедент: успехът се определя не от това, което се случва на арената, а от това, което се случва извън нея. Тъй като тези тактики се оказват ефективни за генериране на гледания и приходи, те стават все по-разпространени, насърчавайки младите бойци да им подражават.

**ТЪЙ КАТО БОЙНИТЕ СПОРТОВЕ ПРОДЪЛЖАВАТ** да се развиват, е изключително важно да запомните, че те винаги са били нещо повече от физически състезания – те са

изпитание на характера. Бойните изкуства, боксът, борбата и другите подобни форми са дълбоко вкоренени в традициите на дисциплина, уважение и чест. Тези ценности не само издигат спорта, но служат като модел за обществото. Когато спортистите демонстрират уважение към опонентите си, това изпраща мощно послание както към феновете, така и към амбициозните бойци: успехът не е само в победата, а в това как се държите в процеса. За следващото поколение спортисти е от съществено значение да имат модели за подражание, които възпяват тези ценности. Те трябва да видят, че е възможно да се постигне величие, без да се прибегва до неуважение или лудории. Фигури като Жорж Сен-Пьер, който направи кариера, белязана от смирение, дисциплина и спортен дух, показват, че е възможно да бъдеш едновременно успешен и уважаван. Неговото наследство служи като напомняне, че бойните спортове в основата си са за лично израстване и майсторство, а не просто за забавление. Когато младите наблюдават такова поведение, това неизбежно ще оформи собственото им разбиране за успех и уважение. Ето защо е толкова важно да върнем спортменството и честта в бойните спортове. Уважението не трябва да бъде забравена ценност, а стандартът, към който се държат всички бойци. Като популяризира положителни модели за подражание, спортът може да върхнови младите хора да се стремят към съвършенство не само в техните физически способности, но и в техния характер. Правейки това, бойните спортове могат да насочат младежите към начин на мислене, който ценят дисциплината, самоуважение и уважение към другите. Качества, които са важни не само на ринга, но и в живота.

**АКО НЯКОГА ИМАТЕ ВЪЗМОЖНОСТ** да присъствате на събитието на SENSEI или да го гледате по телевизията или онлайн, ще видите, че уважението и воинският дух са все още съвсем живи, и се поддържат от всички участници. Нека продължим да се борим, за да поддържаме тези ценности и да не позволяваме истинските традиции на битката да бъдат разводнени повече.

Ще ви остава на финала с един цитат от великия майстор Мас Ояма, който основа киокушин, но въщност думите му се отнасят за всички истински бойни спортове. „Карате не е игра. Това не е спорт. Това дори не е система за самоотбрана. Карате е наполовина физическо упражнение и наполовина духовно. Практикуващият карате, който е дал необходимите години на обучение и медитация, е спокоен човек. Той не се страхува. Той дори може да бъде спокоен в гореща сграда“. Това е човекът, който и аз се стремя да бъда. OOOOOOCCSSU! ■



# THE BUSINESS OF DISRESPECT

Attention-seeking on social media is becoming more important than in-ring performance, writes legendary fighter, referee and official voice of SENSHI Grant Waterman

Текст GRANT WATERMAN / Фотография SENSHI, ISTOCK

**W**hen did it become cool to be disrespectful? Some of you might say never. But although we live in a time of ultra-tolerance, acceptance, political correctness and when you can even be arrested for the words you use, we actually see more disrespect now than ever before. And I mean in general, because there are areas of society that are still highly disciplined and have respect as a value that cannot be compromised. The Military and Martial Arts are just two examples.

**NOW, I MYSELF AM SELECTIVE ABOUT** who and what I respect and when it comes to individuals there has to be an amount of admiration for me to be genuinely respectful. Some may question this as I have a rather provocative sense of humour, I'm covered in tattoos, I dislike politics and certain aspects of religious

control as well as the way the majority of the UK Police force operates. I like listening to thrash Punk Rock and very loud Heavy Metal as well as riding a huge and even louder American motorcycle. Yes, America has done a few things that I don't dislike!

I remember being ringside in Japan for what is considered by many to be one of the greatest MMA fights of all time between Fedor Emelianenko and Mirko Cro Cop. Leading up to the contest there was no fake trash-talking, or pushing and shoving like two women arguing at the weigh-ins like you see nowadays. Boxing and MMA have become a circus and young fighters have been brainwashed to think they have to act like a clown to get on the payroll. What we saw back then was two warriors who earned respect through their performance and conduct. So let's bring back respect and sportsmanship and stop this attention-over-

achievement mindset. Remember, a clown who can fight is still a clown. A gentleman who acts like a warrior and can fight is respected and remembered.

**IN THE WORLD OF COMBAT SPORTS, RESPECT** has traditionally been a cornerstone of competition. From ancient gladiatorial arenas to modern-day mixed martial arts (MMA), fighters have adhered to unwritten codes of honour, valuing discipline, humility, and sportsmanship. However, in recent years, this respect seems to be eroding, with more attention focused on brash personalities, trash-talking, and provocative behaviour. The rise of social media, coupled with the portrayal of fighters in movies, has contributed to a culture where attention is valued more than achievement.

While entertainment is important, this trend of glamorizing disrespect risks distorting the es-



Демонстрация на уважение преди гвубой от SENSHI  
Pre-fight show of respect at SENSHI

sence of Martial Arts and how they are perceived by the younger generation. Competitive fighting has always had an element of spectacle, but historically, the focus was on the skill, strategy, and bravery of the athletes. Fighters were admired not just for their physical prowess, but for their self-discipline, respect for opponents, and dedication to their craft.

**TODAY, THAT NARRATIVE HAS SHIFTED.** Increasingly, it seems that disrespect is being rewarded, not only within the sports themselves but in the broader culture influenced by social media and film. Movies often portray combat sports figures as anti-heroes or characters who defy authority, dismiss their opponents, and relish in their egos. These fictionalized accounts can influence real-world behaviour, as young fans begin to see this as the key to success. Social media has further amplified this issue. Platforms like Instagram, Twitter, and TikTok reward provocative content that garners the most views and likes. Fighters who engage in trash-talking, taunting, and sometimes outright bullying often see a surge in followers and media attention. As a result, this disrespectful behaviour becomes glamorized, creating the impression that the path to fame in combat sports is through controversy rather than genuine achievement.

In combat sports, where performance in the ring or cage should be the ultimate measure of success, the focus is often diverted to fighters' social media antics or the insults they hurl at their opponents during pre-fight press conferences. In the past, athletes like Muhammad Ali, though a master of the psychological game, were equally celebrated for their dedication and accomplishments. Now, fighters are often more famous for their online personas than their skills.

**THIS SHIFT HAS REAL-WORLD CONSEQUENCES.** Young athletes, seeing how attention-grabbing behaviour leads to opportunities, endorsements, and fame, may begin to believe that this is the path to success. This mindset undermines the importance of hard work, perseverance, and respect for the sport and its participants. In the long run, combat sports risk losing the very qualities that made them so beloved: the idea that no matter how fierce the competition, respect for one's opponent and the sport is paramount. Social media has become a powerful tool for fighters to market themselves, but it has also contributed to the erosion of sportsmanship. Fighters are now expected to sell their fights not just through their performance, but through their personality, leading to increasingly outrageous behaviour designed to grab attention. The UFC, for example, has seen a rise in fighters who gain more media traction through their Twitter feuds or brash interviews, than through their



Грант Уотърман, официалният глас на SENSHI  
Grant Waterman, the official voice of SENSHI

fight records. Trash-talking, once a strategic part of mental warfare, has become an end goal in itself. Fighters like Conor McGregor have mastered the art of the soundbite, turning press conferences into spectacles that rival the fights themselves. While this approach certainly brings eyes to the sport, it also sets a dangerous precedent: success is determined not by what happens in the cage, but by what happens outside of it. As these tactics prove effective in generating views and revenue, they become more pervasive, encouraging young fighters to emulate them.

**AS COMBAT SPORTS CONTINUE TO EVOLVE,** it is crucial to remember that they have always been about more than just physical contests—they are a test of character. Martial arts, boxing, wrestling, and other forms of combat are deeply rooted in traditions of discipline, respect, and honour. These values not only elevate the sport but serve as a model for society. When athletes demonstrate respect for their opponents, it sends a powerful message to fans and aspiring fighters alike: **success is not just about winning but about how you conduct yourself in the process.** For the next generation of athletes, having role models who embody these values is essential. They need to see that it is possible to achieve greatness without resorting to disrespect or antics. Figures like Georges St-Pierre, who maintained a career marked by humility, discipline, and sportsmanship, show that it is possible to be both successful and respectful. His legacy serves as a reminder that combat sports, at their core, are about personal growth and mastery, not just entertainment. Reclaiming honour to guide the youth of today to look up to

combat sports figures not only for their athletic abilities but for how they handle themselves under pressure. The behaviours they observe will inevitably shape their own understanding of success and respect. This is why it is so important to bring back sportsmanship and honour to combat sports. Respect should not be a forgotten value, but the standard to which all fighters are held. By promoting positive role models, the sport can inspire young people to strive for excellence, not just in their physical abilities but in their character. Honour, respect, and humility must be celebrated alongside victory. By doing so, combat sports can guide the youth toward a mindset that values discipline, self-respect, and respect for others. Qualities that are not only important in the ring, but in life.

**IF YOU EVER GET THE OPPORTUNITY TO ATTEND A SENSHI event** or watch it on TV or online, you will see that respect and the warrior spirit is well and truly alive and being upheld by everyone involved. Let's keep fighting to maintain these values and not allow the true traditions of combat to be watered down any further.

I'll leave you with a quote from the great Kyokushin master Mas Oyama, who founded Kyokushin, but this applies to all real combat systems. 'Karate is not a game. It is not a sport. It is not even a system of self-defence. Karate is half physical exercise and half spiritual. The Karate practitioner who has given the necessary years of training and meditation is a tranquil person. He is unafraid. He can even be calm in a burning building'. This is the person I strive to be. OOOOOOSSSSU! ■

# ОЧИТЕ И ОБЩОТО ЗДРАВЕ: КАКВО РАЗКРИВАТ ОЧИТЕ ВИ?

*„Очите са огледало на душата и отразяват всичко, което изглежда скрито.“*

*Паулу Коелю*

Очите предоставят уникална възможност да надникнем във вътрешния свят на организма, за да предотвратим или лекуваме не само на очни, но и системни заболявания. Зрителното увреждане засяга качеството на живот и оказва негативно социо-икономическо влияние върху индивида и обществото.

Офталмологията е технологична специалност, развиваща се стремително в две направления: хирургическата техника и диагностиката и взаимовръзката на целия организъм с окоето.

В окоето се отразява цялата патология на организма. По състоянието на очните структури може да се открият диабет, заболявания на щитовидната жлеза, хипертония, тумор в мозъка, аутоимунни заболявания и още много други системни заболявания. Понякога окоето „подказва“

Акад. д-р Петя Василева  
Специализирана  
очна болница  
„Акад. Пашев“,  
гр. София

Prof. Petja Vassileva  
Specialized  
Eye Hospital "Acad.  
Pashev",  
Sofia



за риск от настъпване на животозастрашаващи инциденти като инсулт. Превантивните стратегии в офталмологията са от голямо значение за запазване

на зрението и пълноценен социален и професионален живот във всяка възраст. Очният преглед при специалист-офталмолог е от изключителна важност за запазване на зрението и общото здраве.

Специализирана очна болница „Акад. Пашев“ е водещо лечебно заведение в България. Диагностиката и лечението се извършват от опитни офталмолози, сертифицирани от Европейския Борд по Офталмология, и обхващат целият спектър от очни заболявания, включително рядко срещани очни патологии. Клиниката разполага със съвременна апаратура за цялостна очна диагностика, лазерно лечение, хирургия на катаракта и глаукома. В болницата успешно се извършват и трансплантация на роговица и витреоретинарна хирургия на световно ниво.

Дори и да не се нуждаете от корекция на зрението, редовните очни прегледи ще помогнат на очите ви — и на цялото ви тяло.

## EYES AND GENERAL HEALTH: WHAT YOUR EYES SAY ABOUT IT?

*“The eyes are the mirror of the soul and reflect everything that seems to be hidden.”*

*Paulo Coelho*

Eyes provide a unique opportunity to glimpse into the inner workings of the body and to prevent and manage major eye diseases and systemic health problems. Vision impairment severely impacts quality of life and has negative social and economic impact on each individual and society.

Technological advances in ophthalmology offer new developments in surgical techniques and in advanced diagnostics where correlations between the entire organism with the eye are progressively revealed.

Every major body system is reflected in the eye. The anatomical and physiological condition of the eye may reveal diabetes, thyroid problems, hypertension, brain tumours, autoimmune diseases and many other systemic diseases. Sometimes the eye may prompt us for the risk of an urgent, life-threatening incidents such as stroke.

Preventive strategies in ophthalmology are of great importance for the preservation of vision and a fulfilling social and professional life at any age. Regular eye checks are in fact vital

for preserving eye health and vision as well as for general health.

Specialized Eye Hospital “Acad. Pashev” is one of the leading ophthalmological hospitals in Bulgaria. Diagnosis and treatment are carried out by experienced ophthalmologists certified by The European Board of Ophthalmology, and covers the whole range of ocular diseases, in-

cluding rare and complex cases. The hospital's state-of-the-art equipment offers cutting-edge methods for complete ocular diagnosis, laser treatment, cataract and glaucoma surgery, corneal transplantation and vitreoretinal surgery. Even if you don't need vision correction, get your eyes checked! This can help your eyes — and whole body.



# ГОЛЕМИТЕ ПОСЛЕДИЦИ

месечно аналитично предаване с Миглена Георгиева

Кои са значимите събития  
от Вчера и днес?



Всяка Втора събота на месеца | 14:00

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



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



Винаги с вас!

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

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

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

• **Покритие на различни рискове:**

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

• **Завеждане на щети онлайн.**

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

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

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

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

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

# ВЪЗРАСТИТЕ НА СОФИЯ

THE AGES OF SOFIA

Римски бани, Виенска архитектура, ориенталски ритми: комбинацията от периоди и влияния в българската столица е зашеметяваща

Roman baths, Viennese architecture, oriental rhythms: the combination of periods and influences in the Bulgarian capital is stunning

Текст КАЛИН НИКОЛОВ, КРИСТИНА НИГОХОСЯН / By KALIN NIKOLOV, KRISTINA NIGOHOSIAN  
Фотография / Photography ISTOCK

Антични разкопки, весел нощен живот и отлични цени: тези три клишета носят на София непрекъснат ръст на туристите в последните няколко години. Като всички клишета и те са съвсем верни, разбира се. Но ако следвате само тях, рискувате да пропуснете много групи хубави неща, които българската столица може да предложи. Bulgaria ON AIR подбра някои групи познати и не толкова познати акценти, за да направите престоя си тук наистина паметен.

Ancient excavations, lively nightlife and excellent prices: these three clichés have brought Sofia a continuous increase in tourists in the last few years. Like all clichés, they are quite true, of course. But if you only follow them, you risk missing out on many other good things that the Bulgarian capital has to offer. Bulgaria ON AIR has selected some other familiar and not-so-familiar highlights to make your stay here truly memorable.



# ЦЪРКВИТЕ НА СОФИЯ

## THE CHURCHES OF SOFIA

Да се започне пътепис с описание на църкви може и да е малко нетипичен подход, но в случая на София той е неизбежен - в края на краищата самият град носи името на един от своите храмове. Но ако не внимаваме, може да минете покрай него и да не го забележите. Простичката фасада от червени тухли на базиликата "Света София" не привлича кой знае колко погледите, особено в съседство с блестящите златни кубета на катедралата "Св. Александър Невски". Дори може да се чудите какво изобщо прави тази семпла постройка в един от най-красивите райони на столицата. Поне докато не осъзнаете, че в тази скромна наглед църква са идвали императори и са се провеждали църковни събори по времето, когато Виена е била още дървено римско укрепление, а Магрид, Берлин и Москва дори не са съществували.

"Света София" е построена за пръв път по времето на Константин Велики и после издигната наново при Юстиниан I, през VI век след Христа. Само стотина метра - и шестнайсет столетия - я делят от катедралата "Св. Александър Невски". Завършен едва през 1912, най-прочутият символ на София компенсира откъм естетика онова, което му липсва като възраст. Красотата на катедралата далеч не се изчерпва с позлатените куполи и 53-метровата камбанария. Олтарът е от многоцветен италиански мрамор, а дърворезбите, барелефите и иконите са дело на 45 български и руски майстори. Тук се пазят и царските тронове от времето на монархията.

Ако проследите жълтите павета по „Цар Освободител“, ще видите още няколко знакови сгради на столицата – някогашния царски дворец, който днес приютява Художествената галерия и Етнографския музей, и прословутия тоталитарен комплекс, включващ сградите на бившия Партиен дом, Президентството и ЦУМ. Една кратка отбивка до вътрешния двор на президентството пак ще ви върне в древноримската епоха – тук е ротондата „Св. Георги Победоносец“, която със своите 17 века е най-старата изцяло съхранена сграда в София. На пет минути пеш оттам се намира и прословутият "Четирлъгълник на толерантността", където на метри един от друг се намират православната "Света Неделя", католическата "Свети Йосиф", старата софийска синагога (строена по проект на Фридрих Грюнангер) и джамията Баня баша.

Starting a travelogue with a description of churches may be a bit of an atypical approach, but in the case of Sofia it is inevitable - after all, the city itself bears the name of one of its temples. But if you're not careful, you might walk past without noticing it. The simple red brick facade of Saint Sofia doesn't attract much attention, especially next to the glittering golden domes of the St. Alexander Nevsky Cathedral. You might even wonder what this simple building is doing in one of the most beautiful areas of the capital. At least until you realize that emperors visited and ecclesiastical councils were held in this humble-looking church at a time when Vienna was still a wooden Roman fort and Madrid, Berlin and Moscow did not even exist.

Saint Sofia was first built during the time of Constantine the Great and then rebuilt under Justinian I, in the 6th century AD. Only a hundred meters - and sixteen centuries - separate it from the St. Alexander Nevsky Cathedral. Completed in 1912, Sofia's most famous symbol makes up for in aesthetics what it lacks in age. The beauty of the cathedral does not end with the gilded domes and the 53-meter bell tower. The altar is made of multi-coloured Italian marble, and the wood carvings, bas-reliefs and icons are the work of 45 Bulgarian and Russian masters. The royal thrones from the time of the monarchy are also kept here.

If you follow the yellow cobblestones along "Tsar Osvoboditel", you will see several more of the capital's iconic buildings - the former royal palace, which today houses the Art Gallery and the Ethnographic Museum, and the notorious totalitarian complex, which includes the buildings of the former Party House, the Presidency and the Council of Ministers. A short detour to the inner courtyard of the presidency will take you back to the ancient Roman era - here is the rotunda "St. George", which with its 17 centuries is the oldest completely preserved building in Sofia. A five-minute walk from there is the infamous "Quadrangle of Tolerance", where the Orthodox church "Sveta Nedelya", the Catholic "St. Joseph", the old Sofia Synagogue (built according to a project by Friedrich Grünanger) and the Banya Bashi Mosque are located meters from each other.



Св. Александър Невски  
St. Alexander Nevsky







Св. София  
St. Sofia





Вълчитрънското съкровище - по-старо от Троянската война  
The Valchitran treasure predates the Trojan war



## ВИЕНСКОТО НАСЛЕДСТВО THE VIENNA HERITAGE



Народният театър "Иван Вазов"  
Ivan Vazov National theatre



Халите  
The Market Hall

Когато през 1879 е избрана за главен град на новоосвободена България, София има по-малко от 12,000 жители, само две училища и около 3300 къщи. Преобразяването на това ориенталско градче в модерна европейска столица отначало е поверено на западноевропейски архитекти, основно от Австро-Унгария, като Виктор Румпелмайер (проектирал Националната художествена галерия, резиденцията Евксиноград), Петер Паул Бранг (сградата на Конституционния съд), Фридрих Грюнангер (Духовната семинария, софийската синагога, Централна минерална баня, Богословския факултет на СУ), Лудвиг Рихтер (италианското посолство), Фердинанд Фелнер и Херман Хелмер (Народния театър "Иван Вазов"). Като изключение семинарията, която е на няколко километра разстояние, и Евксиноград, в другия край на България, всички тези сгради могат да се отменят в рамките на една 25-минутна разходка. Подходящият ѝ завършек е в някогашната Централна софийска баня, която днес погласява Музея за историята на София.

Идеята за градски музей, който да представя историята на столицата, въобще не е нова. Още през 1928 тогавашният кмет Владимир Вазов постановява основаването му. През 1941 е открита първата му експозиция в сградата на Централната софийска баня, самата тя дело на архитектите Петко Момчилов и Фридрих Грюнангер. По време на бомбардировките през 1944 обаче тя пострадва сериозно, реставрирана е след Втората световна война, а по-късно е затворена и забравена до 1996.

Доскоро подобна бе и съдбата на Централните хали - друга емблематична сграда, построена през 1911 по проект на един от първите големи български архитекти, Наум Торбов. Затворено за дълги години, някогашното закрито тържище бе откупено от една голяма търговска верига и старателно реставрирано. В подземията му можете да разгледате останки от древните римски бани на Сердика и интерактивна експозиция за историята на града.

За заплелените от историята задължителна спирка е и Националният археологически музей, разположен в построена през XV век бивша джамия. Тук можете да зърнете прочутите тракийски златни съкровища - като например Вълчитрънското, което датира отпреди Троянската война, и е с пет столетия по-старо от Рим.

When it was chosen as the capital of the newly liberated Bulgaria in 1879, Sofia had less than 12,000 inhabitants, only two schools and about 3,300 houses. The transformation of this oriental town into a modern European capital was at first entrusted to Western European architects, mainly from Austria-Hungary, such as Viktor Rumpelmayer (designed the National Art Gallery, the Euxinograd residence), Peter Paul Brang (the Constitutional Court building), Friedrich Grünanger (Theological Seminary, the Sofia Synagogue, Central Mineral Bath, Theological Faculty of SU), Ludwig Richter (Italian Embassy), Ferdinand Fellner and Hermann Helmer (Ivan Vazov National Theater). With the exception of the seminary, which is a few kilometers away, and Euxinograd, on the other side of Bulgaria, all these buildings can be ticked off within a 25-minute walk. Its fitting end is in the former Central Sofia Bath, which today houses the Museum of the History of Sofia.

The idea of a city museum to present the history of the capital is not new at all. Back in 1928, the then-mayor Vladimir Vazov decreed its foundation. In 1941, the first exhibition was opened in the building of the Central Sofia Bath, itself the work of the architects Petko Momchilov and Friedrich Grünanger. During the bombing in 1944, however, it was seriously damaged, then it was restored after the Second World War, and later it was closed and forgotten until 1996.

Until recently, the same was the fate of the Central Market Hall - another emblematic building, built in 1911 according to a project by one of the first great Bulgarian architects, Naum Torbov. Closed for many years, the former covered market was bought by a large retail chain and painstakingly restored. In its basement, you can explore the remains of the ancient Roman baths of Serdica and an interactive exhibition about the history of the city.

For those captivated by history, the National Archaeological Museum, located in a former mosque built in the 15th century, is a must-stop. Here you can catch a glimpse of the famous Thracian gold treasures - such as the one from Valchitran, which pre-dates the Trojan War and is five centuries older than Rome.

# ХРАНА ЗА ДУШАТА И ТЯЛОТО

## FOOD FOR THE SOUL AND BODY

Националната художествена галерия (бивш царски дворец) заслужено обира лъвския пай от интереса на посетителите. Но си струва да отделим малко време и на нейното подразделение "Квадрат 500" (ул. 19-и февруари 1). Интериорът е приятен и прохладен, а липсата на тълпи от посетители и пренебрежливостта наоколо ученици ще ви позволи да се насладите на най-голямата галерия колекция от световно изкуство на Балканите. Тук се пазят рисунки на Реноар, Дега, Шагал и Матис, пластички на Огюст Роден, а също и някои от най-добрите работи на родения в България прочут модернист Жюл Паскин. Галерията се гордее също с една от най-богатите сбирки на съвременния френски художник Ролан Уго. Ако искате по-непосредствено общуване със софиянци, градинката пред Народния театър е едно от предпочитаните места за срещи, разходки или игра на шах (в по-добри дни може да попаднете и на бившия световен шампион Веселин Топалов).

Булевард „Витоша“, госкоро по-известен като търговска улица, е най-голямата пешеходна зона в центъра и наскоро претърпя основна реконструкция. Сега тя е едно от най-приятните места, където да изпиеш кафето или коктейла си. На улицата непрекъснато се случва нещо - от брейк танци до ентузиастични, които ще ви посвирят на гайда. Понякога тези инициативи съвпадат и музикалната комбинация се получава малко странна, но винаги можете да избягате в съседната улчица. Например „Солунска“, която ще ви отведе до площад „Славейков“ – добра отправна точка за огладнелите. Благодарение на хилядолетните влияния на различни култури, българската кухня с право се смята за една от най-интересните в света. В годините на гържовно организиран туризъм тя несправедливо бе сведена до шопска салата и кебапчета, но днес се възражда и може да предложи истински шедеври. А цените, макар да се увеличиха драстично в последните две-три години, все още остават приятно умерени на фона на западноевропейските.

Същото важи и за нощния живот. Клубната сцена в София е във възход, а разнообразието е огромно - от елегантен джаз до толкова спорната чалга. Комбинация от фолклорни мотиви и ориенталски елементи, тази музика предизвиква презрение у едни и забавление у други. Но едно е безспорно: чалга клубовете са любопитна атракция за чужденци. Иначе в София има и предостатъчно класически дискотеки, а легенди като Армин Ван Буурен и Тиесто признават, че тук са ставали едни от най-лудите им партита.

The National Art Gallery (former royal palace) deservedly steals the lion's share of visitor interest. But it's worth spending a little time on its subdivision "Kvadrat 500" (19th February Street, 1). The interior is nice and cool, and the lack of crowds of visitors and students running around will allow you to enjoy the largest gallery collection of world art in the Balkans. Drawings by Renoir, Degas, Chagall and Matisse, sculptures by Auguste Rodin, and also some of the best works of the famous Bulgarian-born artist Jules Pascin are kept here. The gallery also boasts one of the richest collections of contemporary French artist Roland Oudot.

If you want more direct interaction with Sofians, the garden in front of the National Theater is one of the preferred places for meetings, walks or playing chess (on better days, you might come across the former world champion Veselin Topalov).

Vitosha Boulevard, until recently better known as a shopping street, is the largest pedestrian area in the centre and has recently undergone a major reconstruction. Now it is one of the most pleasant places to drink your coffee or cocktail. There is always something going on in the street - from break dancing to enthusiasts who will play the bagpipes for you. Sometimes these initiatives coincide and the musical combination turns out to be a little strange, but you can always escape to the next alley. Such as Solunska, which will take you to Slaveykov Square - a good starting point for those who are hungry. Thanks to the millennial influences of different cultures, Bulgarian cuisine is rightly considered one of the most interesting in the world. In the years of state-organized tourism, it was unfairly reduced to Shopska salad and kebabs, but today it is being revived and can offer real masterpieces. And the prices, although they have increased dramatically in the last two or three years, remain pleasantly moderate against the background of some Western European ones.

The same goes for nightlife. The club scene in Sofia is on the rise, and the variety is huge - from elegant jazz to the much-controversial chalga. A combination of folk motifs and oriental elements, this music evokes contempt in some and amusement in others. But one thing is indisputable: chalga clubs are a curious attraction for foreigners. Otherwise, there are plenty of classic discotheques in Sofia, and legends like Armin Van Buuren and Tiesto admit that some of their craziest parties took place here.

Булевард Витоша, с планината Витоша за фон  
Vitosha boulevard, with Vitosha mountain at the back



Женският пазар  
The Women's Market





KBagpam 500  
Kvadrat 500





## ПАРКОВЕТЕ НА СОФИЯ THE PARKS OF SOFIA



Една класация от 80-те години бе посочила София като най-зелената столица в Европа. Хаосът и трескавото застрояване в годините на прехода ликвидираха тази репутация, но най-големите паркове на столицата за щастие си остават (почти) непокътнати, и дори се разхубавяват с годините.

Най-старият парк на София е Борисовата градина. Носи името на Борис III, но всъщност изграждането му започва... две години преди раждането на последния управлявал български монарх. През 1882 тогавашният кмет на града Иван Хаджиенов възлага планирането на градска градина на швейцарския архитект Даниел Неф. Той дава първоначалния ѝ облик, засажда първите дървета и пресушава едно мочурище на мястото на днешното Езеро с лилиите. Макар днес някои части от парка да си остават позанемарени, той е любимо място за разходка и разхлада на софиянци. А също и за забавления - освен двата големи стадиона, тук се намират множество симпатични малки заведения и сцени за жива музика, като прословутия Маймунарник.

Втори по популярност вероятно е Южният парк, чиито две части заемат общо 134 хектара и се простират от Националния дворец на културата до квартал Витоша. Западният парк е дори по-голям - първи по площ в града - и най-после получи нужните реконструкции и осветление в последните години.

Паркът Заимов, заедно с обновената Докторска градина между ул. Шипка и ул. Оборище осигуряват глътка свеж въздух на жителите на центъра. Първоначалният план за Докторската градина е дело на Даниел Неф, дал облика на Борисовата градина. В зелените ѝ площи са пръснати архитектурни фрагменти от храма на Зевс-Серapis от времето на римска Сердика, както и различни паметници от средновековния Средец. В парка Заимов се провеждат джаз концерти, детски научни панаири и фермерски пазари.

В централните части на София има и някои малки паркове, за които дори кореняци-софиянци не подозират. Сред тях е паркът "Славейковите дъбове". Поляната с дъбовете в Лозенец е последната оцеляла част от старата дъбова кория на София, а дърветата там са на повече от 300 години. Обявена за паметник на културата от национално значение, някога градината е била място за срещи на известния писателски кръг „Мисъл“ - Пенчо Славейков, Пею Яворов, Петко Тодоров и г-р Кръстьо Кръстев.

A ranking from the 1980s named Sofia as the greenest capital in Europe. Chaos and feverish construction in the years of transition liquidated this reputation, but the capital's largest parks, fortunately, remain (almost) intact, and even beautified over the years.

The oldest park in Sofia is the Boris Garden. It bears the name of Boris III, but in fact, its construction began... two years before the birth of the last ruling Bulgarian monarch. In 1882, the then mayor of the city Ivan Hadjienov commissioned the planning of a city garden to the Swiss architect Daniel Neff. Neff gave it its original appearance, planted the first trees and drained a marsh on the site of today's Lily Lake. Although today some parts of the park remain neglected, it is a favourite place for walks and relaxation of Sofia residents. And also for entertainment - apart from the two big stadiums, there are many cute little bars and live music stages, such as the infamous Maimunarnika.

The second most popular is probably the South Park, whose two parts occupy a total of 134 hectares and stretch from the National Palace of Culture to the Vitosha district. The West Park is even larger - the first by area in the city - and finally received the necessary renovations and lighting in recent years.

Zaimov Park, together with the renovated Doctor's Garden between Shipka Street and Oborishte Street, provides a breath of fresh air to the residents of the city centre. The original plan for the Doctor's Garden was the work of Daniel Neff, who gave the appearance of the Boris Garden. Scattered in its green areas are architectural fragments of the temple of Zeus-Serapis from the time of Roman Serdica, as well as various monuments from the medieval Sredets. Jazz concerts, children's science fairs and farmers' markets are held in Zaimov Park.

In the central parts of Sofia, there are also some small parks that even native Sofia residents do not suspect. Among them is the "Slaveykov Oaks" park. The oak meadow in Lozenets is the last surviving part of the old oak grove of Sofia, and the trees there are more than 300 years old. Declared a cultural monument of national importance, the garden was once a meeting place for the famous writers' circle "Misal", including Pencho Slaveykov, Peyo Yavorov, Petko Todorov and Dr. Krastyo Krastev.

# ОКОЛНОСТИТЕ НА СОФИЯ OUTSKIRTS OF SOFIA

Една от най-очарователните, макар и рядко споменавани черти на София, са нейните околности. Има безброй приятни места само на десетина минути път, където да си починете от суматохата на големия град.

**ДВОРЕЦЪТ НА ТАЙНИТЕ.** Повече от век дворецът "Врана" – бивш летен дом на монарсите и после резиденция на комунистическата върхушка – мами любопитството на столичани. В последните години мястото най-после е отворено за посетители. Всеки уикенд можете да отскочите готам, да се разходите из един от най-прекрасните образци на парковото изкуство на Балканите, да разгледате двореца, проектиран от Никола Лазаров, един от най-големите български архитекти, и накрая да поседнете на някоя пейка с гъделичкащата мисъл, че на същото място си е почивал цар Борис III след тежките правителствени заседания през 1942, а нищо чудно и пролетарският вожд Георги Димитров да е посядал тук в ранните дни на Народната република...

**ВИТОША.** Планината, надвиснала над столицата, е всъщност един от най-големите национални паркове в България, и най-старият на Балканския полуостров. Черни връх (2290 метра) е предизвикателство дори за сериозните планинари. За по-умерените туристи идеален е маршрутът от Златните мостове към хижа Алеко - много красив и без изтощителни изкачвания. В подножието на Витоша е и Боянската църква с нейните уникални стенописи от XIII век, които носят духа на Ренесанса цели сто години преди появата на Джото.

**ЖЕЛЕЗНИЦА.** Ако тръгнете на югоизток, ще се озовете между планините Витоша и Плана. Тук, на двайсетина километра от града, е сгушена Железница – едно потънало в цветя селце с прекрасни околности, където освен всичко можете да опитате истински градински домати, домашно сирене и всякакви подобни прости, но неустоимо вкусни храни.

**БАНКЯ.** В западна посока, в подножието на планината Люлин, е градчето Банкя, прочуто с топлите си минерални извори. Водата тук има доказани лечебни свойства, особено за сърдечно-съдови заболявания. Неслучайно покойният диктатор Тодор Живков имаше резиденция тук.

One of Sofia's most fascinating, though rarely mentioned, features is its surroundings. There are countless pleasant places just ten minutes away where you can take a break from the hustle and bustle of the big city.

**THE PALACE OF SECRETS.** For more than a century, the "Vrana" palace - a former summer home of the monarchs and then the residence of the Communist Party - has been beguiling the curiosity of the people of Sofia. In recent years, the place has finally been opened to visitors. Every weekend you can jump there, walk through one of the most beautiful examples of park art in the Balkans, see the palace designed by Nikola Lazarov, one of the greatest Bulgarian architects, and finally sit on a bench with a tickling thought that Tsar Boris III rested in the same place after the difficult government meetings in 1942, and that the communist leader Georgi Dimitrov also sat here in the early days of the People's Republic...

**VITOSHA.** The mountain overlooking the capital is actually one of the largest national parks in Bulgaria, and the oldest on the Balkan Peninsula. Cherni vrach (Black Peak, 2290 meters) is a challenge even for experienced mountaineers. For more moderate tourists, the route from the Golden Bridges to Aleko hut is ideal - very beautiful and without exhausting climbs. At the foot of Vitosha is the Boyana church with its unique frescoes from the 13th century, which carry the spirit of the Renaissance a hundred years before the appearance of Giotto.

**ZHELEZNITSA.** If you go southeast, you will find yourself between the Vitosha and Plana mountains. Here, twenty kilometres from the city is nestled Zheleznitsa - a flower-filled village with wonderful surroundings, where, among other things, you can try real garden tomatoes, homemade cheese and all kinds of simple but irresistibly delicious foods.

**BANKYA.** To the west, at the foot of Mount Lyulin, is the town of Bankya, famous for its warm mineral springs. The water here has proven healing properties, especially for cardiovascular diseases. It is no coincidence that the late dictator Todor Zhivkov had a residence here.



Дворецът "Врана"  
The Vrana Palace









# НОВИ КРИЛЕ, НОВИ ПРИКЛЮЧЕНИЯ

Полет от ново поколение с Airbus A220



ПРИЯТЕН  
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ  
ЕМОЦИИ



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

# НЕОЧАКВАНА ВАКАНЦИЯ UNEXPECTED VACATION

Пет идеи как да накарате  
и децата си да харесат София

Five ideas on how to make  
your children like Sofia too

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / By KALIN NIKOLOV  
Фотография АРХИВ / Photography ARCHIVE

Колкото и пъстър да е нощният живот, колкото и богати и интересни да са музеите и галериите, децата ви няма как да оценят подобни развлечения. За щастие София предлага достатъчно и за най-младите членове на семейството.

No matter how colourful the nightlife is, no matter how rich and interesting the museums and galleries are, your children cannot appreciate such entertainment. Fortunately, Sofia offers enough for the youngest members of the family as well.



Музейко  
Muzeiko



Зоопаркът  
Sofia Zoo



Академия Pure Speed  
Pure Speed Academy

Колкото и пъстър да е нощният живот, колкото и богати и интересни да са музеите и галериите, децата ви няма как да оценят подобни развлечения. За щастие София предлага достатъчно и за най-младите членове на семейството.

**ДЕТСКИТЕ МУЗЕИ.** Вече десетилетие хлапетата в София с нетърпение чакат да отидат в "Музейко" - специално проектиран за деца научен музей, финансиран от една американска фондация и след това дарен на Столична община през 2022. Оригиналната му сграда е с озеленен покрив, стена за катерене, собствена метеорологична станция и планетариум. Вътре пък са изложени над 130 инсталации от различни научни области – от археология и геология до архитектура, роботика и космически технологии. И понеже е детски музей, с всички експонати може да се играе. Странно е само решението билетите за деца да струват колкото тези за възрастни (6 евро). Музеят на илюзиите (бул. Мария Луиза 16) не е фокусиран само върху децата, но основата маса посетители са под 14-годишна възраст. Експозицията не е голяма, но е много любопитна: най-различни оптически илюзии, които ви дават възможност да напълните с интересни снимки профила си в Instagram за седмици напред.

**ЗООПАРКЪТ.** Всички деца обожават животните, така че тук няма как да сбъркате. Софийският зоопарк е най-старият (създаден още през 1888 от княз Фердинанд) и най-големият на Балканите. Всички най-интересни големи котки, наскоро модернизирани център за примати, мечки, камили, якове, бизони, аквариум и терариум: изобилието от животни е впечатляващо. А цената на билетите е все още шокиращо ниска на фона на зоопарковете в други европейски столици: за дете до 18 години ще платите само 1 евро, а за себе си - 2. Софийската Зоологическа градина работи целогодишно, от 9:30 до 19:00.

**КАРТИНГ.** От тази година в София действа и една професионална картинг академия, наречена Pure Speed, насочена изцяло към работа с децата.

No matter how colourful the nightlife is, no matter how rich and interesting the museums and galleries are, your children cannot appreciate such entertainment. Fortunately, Sofia offers enough for the youngest members of the family as well.

**CHILDREN'S MUSEUMS.** For a decade now, kids in Sofia have been eagerly waiting to go to „Muzeiko“ - a science museum specially designed for children, funded by an American foundation and then donated to the Sofia Municipality in 2022. Its building has a grassy roof, a climbing wall, its own weather station and a planetarium. Inside, over 130 installations from various scientific fields are exhibited - from archaeology and geology to architecture, robotics and space technologies. And because it's a children's museum, you can play with all the exhibits. The only thing strange is the decision that tickets for children cost the same as those for adults (6 euros).

The Museum of Illusions (16 Maria Luisa Blvd.) is not focused on children only, but the majority of visitors are under the age of 14 nevertheless. The exhibition is not big, but it is quite amusing: a variety of optical illusions that allow you to fill your Instagram profile with interesting photos for weeks to come.

**THE ZOO.** All kids love animals, so you can't go wrong here. The Sofia Zoo is the oldest (established in 1888 by Prince Ferdinand) and the largest in the Balkans. All the most interesting big cats, a recently modernized centre for primates, bears, camels, yaks, bison, an aquarium and a terrarium: the abundance of animals is impressive. And the price of tickets is still shockingly low compared to zoos in other European capitals: for a child under 18 you will pay only 1 euro, and for yourself - 2. The Sofia Zoo is open all year round, from 9:30 to 19:00.

**KARTING.** Since this year, a professional karting academy called Pure Speed has been operating in Sofia, aimed entirely at working with children.

The academy, which uses the site of the Todor Kableshkov Higher School

Академията, която използва плаца на висшето транспортно училище "Тодор Каблешков", приема деца от 5 до 7 години и обещава напълно контролирана и безопасна среда, с картове Tony Kart с двигатели Honda. „Идеята е децата да усвоят много рано основните елементи от пилотирането и ориентацията в света на картинга“, обяснява съоснователят на академията Станислав Каваримов. "Става въпрос за работа с волана и педалите, привикване към скоростта, ориентацията и движение в по-сложна конфигурация от отделни елементи, симулиращи писта, по-семпли цели трасета с до 8 завоя, ритъм на пилотиране, следване на друг картинг". В България много деца влизат в картинга без предварителна подготовка, което означава, че всичко се случва много бързо, с напрежение и им отнема удоволствието от пилотирането. Задачата на Pure Speed е да предотврати това. От пролетта академията ще приема и деца между 7 и 10 години.

**КУКЛЕН ТЕАТЪР.** Малко посетители на града се сещат за това, особено ако са чужденци. Но кукленият театър в България има много добри традиции, а повечето представления са напълно разбираеми дори за деца, които не говорят български. Репертоарът се простира от класиките на Шарл Перо, Андерсен и братя Грим до съвременни български автори. Столичният куклен театър е на ул. „Генерал Гурко“ 14.

**ПЛАНЕТАРИУМ.** Едно от най-новите попълнения на софийската сцена за детски забавления - макар че посещението му ще е интересно не само за децата. Софийският планетариум бе открит преди две години и се намира до Топоцентралата, в единия ъгъл на Южния парк (ул. Емил Берсински 5). Прожекторите се сменят през годината, но винаги са минимум четири, посветени на Земята, Слънчевата система и загадките на Вселената. Не е лоша идея да си направите резервация онлайн, тъй като местата са сравнително малко.

of Transport, accepts children from 5 to 7 years old and promises a fully controlled and safe environment, with Tony Karts with Honda engines. „The idea is for children to learn very early the basic elements of piloting and orientation in the world of karting“, explains the co-founder of the academy Stanislav Kavaramov. „It is about working with the steering wheel and pedals, getting used to speed, orientation and movement in a more complex configuration than separate elements simulating a track, simpler whole courses with up to 8 turns, driving rhythm, following another kart“. In Bulgaria, many children enter karting without prior preparation, which means that everything happens very quickly, with tension and takes away the pleasure of piloting. Pure Speed's job is to prevent that. From the spring, the academy will also accept children between 7 and 10 years old.

**PUPPET THEATRE.** Few visitors to the city think of this, especially if they are foreigners. But the puppet theater in Bulgaria has very good traditions, and most performances are completely understandable even for children who do not speak Bulgarian. The repertoire extends from the classics of Charles Perrault, Andersen and the Brothers Grimm to contemporary Bulgarian authors. The Metropolitan Puppet Theater is located at 14 „General Gurko“ St.

**PLANETARIUM.** One of the newest additions to Sofia's children's entertainment scene - although its visit will be interesting not only for children. The Sofia Planetarium was opened two years ago and is located next to the Thermal Power Plant, in one corner of South Park (5 Emil Bersinski Street). Screenings change throughout the year, but there are always a minimum of four dedicated to the Earth, the Solar System and the mysteries of the universe. It's not a bad idea to make a reservation online as places are relatively limited.

## **BULGARIA - SOFIA**

Two restaurants serving traditional national dishes and live folk music



HADJIDRAGANOVITE IZBI  
[www.izbite.com](http://www.izbite.com)



HADJIDRAGANOVITE KASHTI  
[www.kashtite.com](http://www.kashtite.com)



VOEVODSKA SOFRA - 7KG

Hadjidragans restaurants take you on a culinary journey through time without leaving the capital. Two restaurants in the heart of Sofia function as museums, with original exhibits donated by old Bulgarian families. Thousands of household items from ancient Bulgarian villages will be brought to life before your eyes, together with stunning

costumes, painted carts, a weaving loom, and more. Come and sample some traditional Bulgarian dishes including oven roasted lamb, chicken in an egg, banitsa and shopska salad. Choose one of the two restaurants, relax, savour your meal, and take comfort in the knowledge that you have just passed by a number of Bulgaria's most exciting sights.

# БЕЗГРИЖНИ ПОЛЕТИ ЗА МАЛКИ МЕЧТАТЕЛИ



- С „България Еър“ самостоятелното пътуване на Вашето дете протича комфортно и безгрижно. Служител го придружава от check-in гишето до предаването му на посрещача.
- Услугата е приложима за лица на възраст от 3 до 18 години.
- Необходима е предварителна заявка минимум 14 дни преди полет.



ПРИЯТЕН  
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ  
ЕМОЦИИ

За пълни подробности и условия посетете [www.air.bg](http://www.air.bg) 




# 180 DEGREES

Kabakum | Varna | Bulgaria



Luxury Seaside Properties for Sale

Learn more  +359 888 323 432

[www.my-home.bg](http://www.my-home.bg)



**ASTOR GARDEN  
HOTEL**

Sts. Constantine and Helena Resort

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



**ASTOR GARDEN  
HOTEL**

Sts. Constantine and Helena Resort

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



**ensana**  
AQUAHOUSE HOTEL

[ensanahotels.com](http://ensanahotels.com)



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

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



**HOTEL  
PRIMORSKI**

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



THERMAL & BEACH

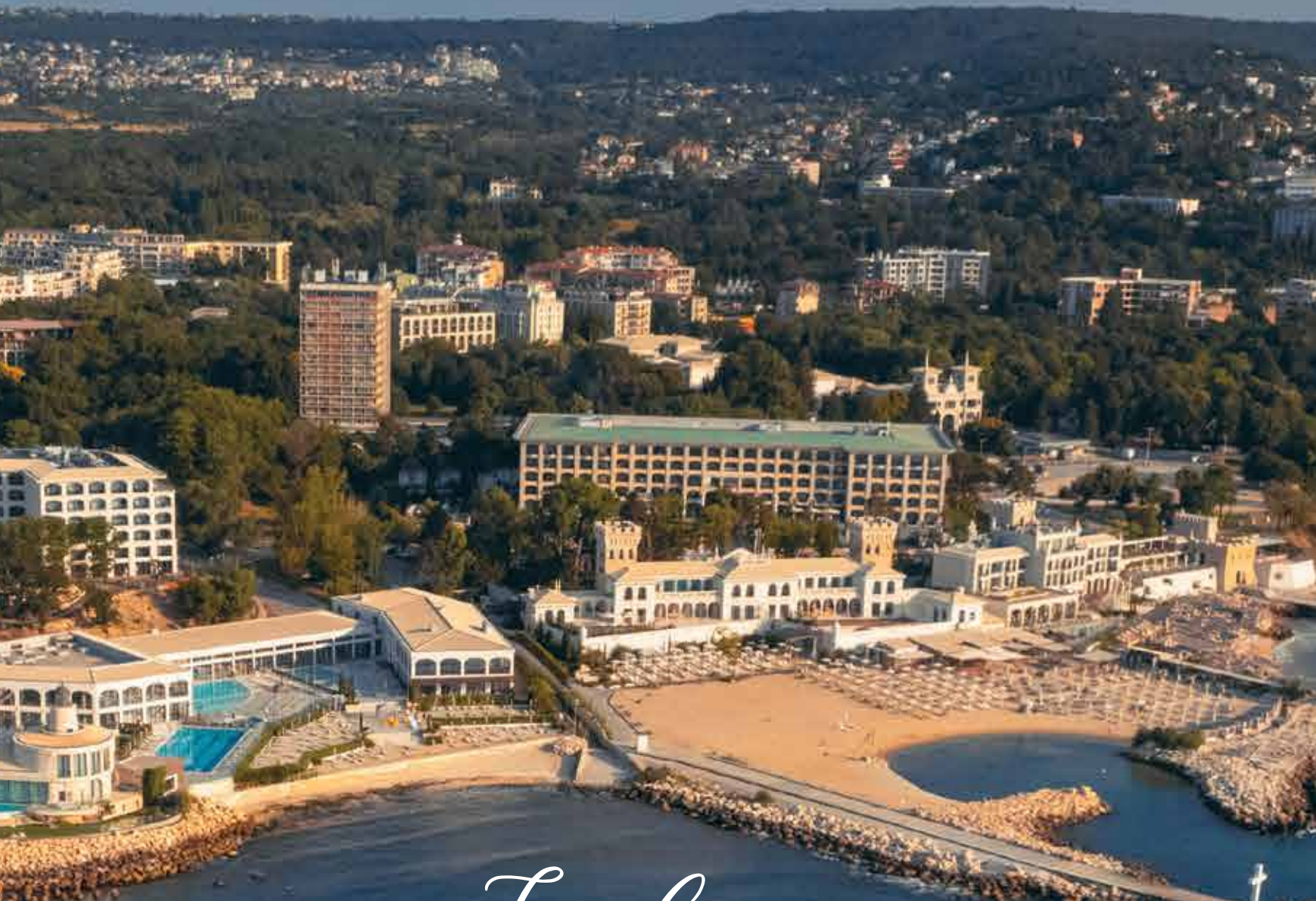
[www.aquahouse.bg](http://www.aquahouse.bg)







# SEA. SPA. CULINARY DESTINATION.



*Find us*

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



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

# ВОДАТА НА ЖИВОТА

Може да е младо или отлежало, ечемичено или ръжено, шотландско или ирландско, гаже японско. Но във всяка от безбройните си форми и разновидности уискито е верен приятел на човека.

Текст ЯСЕН БОРИСЛАВОВ / Фотография iSTOCK

**Х**ората, които обичат уиски, го пият през цялата година, но независимо от това то е прието за по-скоро зимно питие, интимно свързано с уютта на греещата камина или с атмосферата на шумна приятелска компания в снежна нощ. Вероятно причина за това „сезонно“ усещане за уискито не са само образите, с които този продукт най-често се рекламира, а и фактът, че той произхожда от хладна и дъждовна част на Европа.

**ВСИЧКИ УИСКИТА ПО СВЕТА СИ ПРИЛИЧАТ** и всяко е уникално по своему, бихме казали, перифразирайки граф Лев Толстой. Освен това доброто уиски има някакво особено обаяние, има славата на най-качествен и чист алкохол, често препоръчван от кардиолозите като профилактично средство. Макар че историята на уискито отдавна е изследвана, тя продължава да предизвиква

спорове между ирландци и шотландци. Ирландците твърдят, че те са го измислили, и се позовават на писмени документи от 1405 година. Шотландците отговарят, че дестилацията е измислена няколко века по-рано от перси и араби. После технологията е минала през Южна Европа, за да стигне до Британските острови. Ирландците контрират, че още през V век техният светец-покровител Свети Патрик е правил уиски - на което обикновено никои не възразява, за да не затъне в религиозни спорове. Ирландците освен това твърдят, че не само са създали уискито, но и са го направили съвършено - Irish whiskey обикновено е тройно дистилирано, а шотландското - само двойно. На това шотландците отговарят, че на ирландците нещата не им се получават от втория път, което налага да потрелят. Така, в дух на шеги и закачки, вече над пет века е правена историята на уискито. Днес по света има над 200 вида и



разликите между отделните типове, видове и произходи правят този продукт почти толкова любопитен, колкото е виното.

**В СЪЩИНАТА СИ ВСИЧКИ** уискита са еднакви - представляват дестилат от ферментирала зърнена каша. Оттук започват разликите. Изходният материал може да е ечемик, ръж, пшеница или царевица. Ечемикът може да е малцуван, тоест оставен да покълне, или не. Може да е опушен с торф, както правят в Шотландия, или неопушен, както го предпочитат в Ирландия. Уискито може да е старяло в нови бъчви, както се прави при бърбъна, или в стари барици от херес, порто и мадейра, както правят някои шотландски дестилерии. Може да е на почтена възраст или все още младо.

Като правило всеки от тези нюанси е явно или по-дискретно означен на етикета, което го прави интересно четиво. Понякога важен нюанс може да е само една буква. Например разликата в изписването whisky и whiskey е заредена с дълбок смисъл. Първото е шотландско, а второто – ирландско (макар че може да се окаже и американско). Означението Malt whisky показва, че е направено от малцуван ечемик. Grain whisky означава, че е от немалцувана зърнена суровина. Single malt е уиски от малцуван ечемик от различни бъчви и години, но произведено в една дестилерия. Това е по-високата категория. Single cask е от една бъчва. Още по-висока категория. Може да се срещне и като Single barrel.

Blended malt е смес от малцови уискита от различни дестилерии. Същият смисъл обикновено имат означенията pure malt или само malt.

Blended whisky означава смес от малцови и зърнени уискита. Това е най-масовият тип.

**АКО НЯКОЕ УИСКИ Е ОЗНАЧЕНО** само като Scotch, Irish или Canadian, най-вероятно е blended. Обаче има и изключения. Например ирландското Jameson е само от една дестилерия.

Cask strength е неразреден дестилат, отлежал в бъчви. Обикновено уискита от този тип са с около 60 об. % алкохолно съдържание и се пият леко разредени със студена вода.

Bourbon е типичното американско царевично уиски. Rye whisky, Rye malt или Wheat whisky също са характерни американски означения за ръжено или пшенично уиски.

При канадските уискита обаче означението Canadian Rye Whisky може да няма никаква връзка с ръж, а да си е само от царевица. Разликата между Scotch и Irish е изразителна както в аромата, така и във вкуса. Ирландските уискита като правило са по-свежи с повече плодови и подправъчни аромати, докато за скоча са типични опушени



Три основни фактора определят характера на стареенето - качеството на дестилата, дървото и въздухът. Дестилатът е един и същ за всяка дестилерия. Ролята на бъчвите е огромна, защото току-що дестилираното уиски - независимо малцово или зърнено - е много грубо и остро на вкус

те тонове. Причината е в малца, който при повечето скокове се опушва с торф.

Whisky unchill filtered е друга, предизвикваща любопитство индикация. Означава, че това уиски не е студено филтрирано. Може да стои леко мътно в бутилката, но е много ароматно.

Освен посочените разновидности има също уелски и английски уискита, както и датски, немски, финландски, индийски и дори руски и чешки. Всяко от тях си има някаква малка или по-изразителна специфика. При индийското например специфично е, че е

направено от захарна меласа и повече прилича на ром.

**ЧЕСТО ДИСКУТИРАНА ТЕМА Е ВЪЗРАСТАТА.** Важно е да се знае, че не винаги двуцифреният брой на годините е гаранция за върхово качество. Всяка дестилерия се стреми към оптимално съотношение между възрастта и качеството. Минималната възраст е три години, но повечето уискита стареят между 8 и 20 години. И още един детайл. За възраст се приема времето от дестилацията до бутилирането, тоест престоят в бъчви. Ако едно 12-годишно уиски е бутилирано и забравено някъде за пет години, то не става 17-годишно. Друга особеност е, че като възраст на бленда по правило се посочва възрастта на най-младия дестилат в него.

Каква е перфектната възраст? На този въпрос няма еднозначен отговор, тъй като дестилатите в различни условия стареят по различен начин. За да се направи 12-годишно уиски, не е достатъчно да се сложи в бъчва и да се чака. Трябва дестилатите за бленда предварително да са подбрани, докато са още на 4-5 години, и да се прогнозира и следи развитието им през следващите 8-10 или повече години.

Три основни фактора определят характера на стареенето - качеството на дестилата, дървото и въздухът. Решаващи са бъчвите и въздухът. Дестилатът е един и същ за всяка дестилерия. Ролята на бъчвите е огромна, защото току-що дестилираното уиски - независимо малцово или зърнено - е много грубо и остро на вкус. Има нужда от стари бъчви и време, за да се подчертаят определени вкусове, да се омекоти и да се развият повече аромати. В зависимост от размера на бъчвите и вида на дърво, от който са направени, те могат да променят процеса на зреене. В дестилерията Laphroaig (Шотландия) се използват само стари бъчви от бърбън Maker's Mark. Ако са нови, това би предизвикало нежелани и натрапчиви аромати. Но тях бърбънът вече ги е поел. От старите бъчви обикновено се получават сладки аромати - плодови и на ванилия. Това е естественият ванилов тон, който се съдържа в дървото. От дърво се получават и сметанови тонове.

Въздухът също е много важен, защото на различни места дестилатите се окисляват по различен начин и това влияе на ароматите и вкуса. Дори в Шотландия на различни места въздухът е различен. Например на брега на океана въздухът е соленоват и уискито често има леко солени вкусове. В Хайлендс – планинските части на Шотландия - въздухът е различен и ароматите на уискито са различни. Иначе казано, всичките си приличат, но всяко е уникално по своему. А опознаването им е удоволствие за цял живот. ■

# THE WATER OF LIFE

1974 was the year of failed leaders - but also of leaders who took responsibility.  
Where is responsibility 50 years later?

By YASEN BORISLAVOV / Photography iSTOCK

People who love whiskey drink it throughout the year. Nonetheless, it is considered a winter beverage, intimately connected with the coziness of a warm fire or the atmosphere of a noisy gathering of friends on a winter night. Most likely the reason for the “seasonal” feeling of whiskey goes beyond the advertising images to include the fact that whiskey originated in a cold and rainy part of Europe.

**ALL WHISKEYS AROUND THE WORLD ARE ALIKE**, yet each one is unique in its own way, to paraphrase Count Leo Tolstoy. Moreover, good whiskey has a specific aroma; it is known to be the highest quality, purest alcohol and is often recommended by cardiologists as a prophylactic.

Although the history of whiskey has long since been researched, it continues to cause arguments between the Irish and Scots. The Irish claim to have invented it, referencing documents from 1405. The Scots, however, claim that distillation was invented a couple centuries earlier by the Persians and Arabs. The technology then passed through Southern Europe before reaching the British Isles. The Irish respond by stating that the patron saint of Ireland, St. Patrick, made whiskey during the fifth century – a claim nobody dares to refute in order to avoid getting into a religious arguments. The Irish claim to not only have invented whiskey, but to have perfected it. Irish whiskey is usually distilled three times, while Scottish whiskey is distilled just twice. The Scots justify this by arguing that things don't work out for the Irish on the

second time, so they need to repeat it a third time. The history of whiskey has been thus forged, with the help of jokes and teasing, for over five centuries. Today, there are more than 200 types of whiskey around the world, and the differences between the different types, varieties and places of origin make this product almost as interesting as wine.

**IN THEIR ESSENCE ALL WHISKEYS** are the same – a distillate of a fermented wheat mash. From there the differences begin. The source product can be barley, rye, wheat or corn. The barley may be malted, i.e. left to sprout, or not. It may be smoked with peat, as in Scotland, or not smoked as they prefer in Ireland. Whiskey may be matured in new barrels, as with bourbon, or in casks from Jerez, Porto and Madeira, as some Scottish



distilleries prefer. It can be of a respectable age or still young.

As a rule, all of these nuances are clearly, if not discreetly, clarified on the label, which makes for interesting reading. Sometimes a single letter might represent an important nuance. For instance, the difference in the spelling of “whisky” and “whiskey” carries deep significance. The former is Scottish, while the latter is Irish (although it might turn out to be American as well).

The term “Malt Whiskey” indicates that it is made from malted barley. “Grain Whiskey” means that it is made from non-malted grain material.

“Single Malt” indicates whiskey that is produced from malted barley from different barrels and years, but is produced at the same distillery; it is higher class.

“Single Cask” is from just one barrel – an even higher class, which is also described as “Single Barrel.”

“Blended Malt” is a mixture of malt whiskeys from different distilleries. Usually the indications “Pure Malt” or just “Malt” carry the same meaning.

“Blended Whiskey” means a mixture of malt and grain whiskeys. This is the most common type of whiskey.

**IF A WHISKEY IS LABELED** simply as “Scotch,” “Irish” or “Canadian,” it is most likely blended, but there are exceptions to this rule as well. For example, Ireland’s Jameson is all produced at one distillery.

“Cask Strength” is undiluted distillate, matured in barrels. Usually whiskeys of this type contain approximately 60% alcohol by volume and are mixed with small amounts of cold water before being consumed.

Bourbon is a typical American corn whiskey. Rye whiskey, Rye malt or Wheat whiskey are also common American variations from those grains, while Canadian whiskeys, despite being described as Canadian Rye Whiskey, may not contain any rye, but rather be produced entirely from corn.

The difference between Scotch and Irish whiskey is clear in the aroma, as well as in the flavor. As a rule, Irish whiskeys are fresher and contain stronger fruit and spice aromas, while smoky nuances are typical for Scotch. This is due to the malt, which is smoked with peat in most Scotches.

“Whiskey Unchill Filtered” is another interesting label. It means that the whiskey is not filtered cold. It can look somewhat cloudy in the bottle, but it is very fragrant.

In addition to the varieties already mentioned, there are also Welsh and English whiskeys, as well as Danish, German, Finnish, Indian and even Russian and Czech. Each one has some small yet clearly identifiable characteristic. Indian whiskey, for example, is made



from sugar molasses and resembles rum more than most whiskeys.

**AGE IS AN OFT DISCUSSED TOPIC.** It is important to know that a double-digit age does not necessarily guarantee supreme quality. Each distillery aims for an optimum mix of age and quality. The minimum age is 3 years, but most whiskeys mature somewhere between 8 and 20 years. One additional detail: the age of the whiskey is determined by the time between distillation and bottling, i.e. the amount of time that it is matured in barrels. If a 12-year-old whiskey is being bottled and is then somehow lost for 5 years, it is not considered 17-years-old. Another characteristic is that the age of the youngest distillate, by rule, is considered to be the age of the blend. What is the perfect age? There is no clear answer to this question because distillates age differently under different conditions. In order to make a 12-year-old whiskey, it is not enough to place it in a barrel and wait. The distillates for a blend need to be selected in advance (when they are still 4-5 years old), and their development must be predicted and followed over the next 8-10 years.

**THERE ARE THREE MAIN FACTORS** that affect aging: the quality of the distillate, the wood used for the barrels and the air. The latter two are especially crucial. The distillate is one and the same for each distillery. The

role of the barrels is huge, because whiskey that has recently been distilled – no matter whether from malt or grain – has a very rough and sharp taste. It needs old barrels and the passage of time in order for certain tastes to be developed, to become milder and for more aromas to be developed. The maturing process depends on the size of the barrels and the type of the oak from which they are made. Scotland’s Laphroaig distillery only uses old barrels that have previously been used in producing Maker’s Mark bourbon. If the barrels are new, they cause an undesirable and intrusive flavor that can actually be absorbed by the bourbon. When old barrels are used, the resulting flavors are sweet – fruit and vanilla. This is the natural vanilla flavor that is contained in the wood. Creamy flavors are also derived from oak.

The air is very important, too, because the distillates oxidize differently in different locations, influencing both the aroma and the flavor. Even within Scotland the air affects the whiskey differently in different locations. For example, the air in coastal areas is more salty, giving whiskey made there a slightly salty taste. In the Highlands – the mountainous section of Scotland – the air is different, which makes the flavor of the whiskey different as well. In summary, all whiskeys are similar, but each is unique in its own way. Getting to know them is a life-long pleasure. ■

# EO Dent

DENTAL CLINIC



ДЕНТАЛНА ЕСТЕТИКА

ИМПЛАНТОЛОГИЯ

ОРАЛНА ХИРУРГИЯ

ПАРОДОНТОЛОГИЯ

ДЕТСКА ДЕНТАЛНА

МЕДИЦИНА

ЛЕЧЕНИЕ С ЛАЗЕР

ОРТОДОНТИЯ

ОРТОПЕДИЯ

3D ДИАГНОСТИКА

ФИЗИОТЕРАПИЯ

АЛЕРГОЛОГИЯ

DENTAL ESTHETICS

IMPLANTOLOGY

ORAL SURGERY

PERIODONTOLOGY

CHILDRENS

DENTISTRY

LASER TREATMENT

ORTHODONTICS

ORTHOPEDY

3D DIAGNOSTICS

PHYSIOTHERAPY

ALLERGOLOGY



*Създаваме усмивки с любов!*

*We create smiles with love!*

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

Много години опит, доверие и сигурност!

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

Many years of experience, trust and security!

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

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

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



# 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 билетът. 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](mailto:callfb@air.bg) или телефон +359 2 40 20 400.

### ТАКСИ ЗА БАГАЖ

Първи брой регистриран багаж до 23 кг и до 158 см\*:

Такса 30 EUR – Тел Авив (30 USD), Лондон (30 GBP), Магруд, Малага, Палма де Майорка, Барселона, Лисабон, Амстердам, Брюксел, Париж (Шарл дьо Гол), Москва (Шерметиево)

Такса 20 EUR – Франкфурт, Берлин, Цюрих (20 CHF), Прага, Виена, Рим-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](mailto:callfb@air.bg) или телефон +359 2 40 20 400.

### ТАРИФИ С РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

### ПО МЕЖДУНАРОДНИ И ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

#### КЛАСА НА ОБСЛУЖВАНЕ – БИЗНЕС КЛАСА

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

### BAGGAGE ALLOWANCE ON BULGARIA AIR FLIGHTS

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

### BAGGAGE POLICY ON FLIGHTS OPERATED BY BULGARIA AIR

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

### FARES WITHOUT CHECKED BAGGAGE

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

Class of service – Economy class

Allowance for free of charge baggage - 1 piece hand baggage up to 10 kg and dimensions 55x40x23cm (total length up to 118 cm)\* and 1 personal item/laptop bag.

Fees for checked baggage carriage:

First piece of checked baggage up to 23 kg and up to 158 cm\*:

Fee 30 EUR - Tel Aviv (30 USD), London (30 GBP), Madrid, Palma de Mallorca, Barcelona, Lisbon, Amsterdam, Brussels, Paris (Charles de Gaulle), Moscow (Shermetievo)

Fee 20 EUR - Frankfurt, Berlin, Zurich (20 CHF), Prague, Vienna, Rome-Fiumicino, Milan, Larnaca, Rhodes, Heraklion, Corfu, Athens

Fee 15 EUR - Varna, Burgas

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

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

> The amount paid for checked baggage for tickets issued at a fare without checked baggage is non-refundable.

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

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

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

### FARES WITH CHECKED-IN BAGGAGE

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

### INTERNATIONAL AND DOMESTIC FLIGHTS

#### CLASS OF SERVICE - BUSINESS CLASS

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

#### CLASS OF SERVICE - ECONOMY CLASS

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

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

When traveling from any of the Greek destinations (Thessaloniki, Athens, Rhodes, Corfu or



## КЛАСА НА ОБСЛУЖВАНЕ – ИКОНОМИЧНА КЛАСА

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

### ИЗКЛЮЧЕНИЯ

Златна карта FLY MORE - 2 броя по 23 кг и до 158 см\* всеки\*\*

За билети заплатени с карта VISA Platinum от ЦКБ - 2 броя по 23 кг и до 158 см\* всеки\*\*

За билети заплатени с кобрандирана карта България Еър и ЦКБ - 2 броя по 23 кг и до 158 см\* всеки\*\*

За членове на програмата „CCB Club“ - 2 броя по 23 кг и до 158 см\* всеки\*\*

Моряци - 2 броя по 23 кг и до 158 см\* всеки\*\*\*

Бебето от 0-2 години - В случай, че тарифата, по която е издаден билета на възрастният, придружаващ бебето, позволява 1 брой чекиран багаж до 23 кг, то бебето има право на 1 брой чекиран багаж до 10 кг. Превозът на бебешки колички се извършва безплатно, но те следва задължително да се предават и получават непосредствено при качване/слизване на/от самолета. Авиокомпанията не носи отговорност за щети в резултат на транспортиране по багажните ленти в случай, че количката не е предадена/получена на/от самолета.

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

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

\*\*\* За да се възползвате от условията ни за превоз на моряци е необходимо билета да бъде издаден в по специална моряшка тарифа. За повече информация и резервация можете да се обърнете към Центъра за обслужване на клиенти на тел +359 2 4020 400 или на е-мейл [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg), бората 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, Магруд, 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, Магруд, 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, Магруд, 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, Магруд, 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, Магруд, Малага, Палма де Майорка, Тел Авив\*, Москва, Санкт Петербург, Амстердам, Париж, Лондон\* и Барселона таксата е в размер на 120 EUR.

\*За пътуване от Лондон посочените тарифи са съответно в GBP и от Тел Авив в USD.

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

### ТАКСИ ЗА СВРЪХБАГАЖ - ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

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

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

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

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

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

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

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

За повече информация относно всички видове специален багаж, моля посетете интернет страницата на България Еър [www.air.bg](http://www.air.bg).

Heraklion) checked baggage or oversize baggage can be requested only through the ticket issuer or through the Customer Service Center by email at [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg) or phone +359 2 40 20 400.

### EXCEPTIONS

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

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

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

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

Third piece is charged as third excess baggage\*\*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### EXCESS BAGGAGE FEES – INTERNATIONAL FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg – 50 EUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### EXCESS BAGGAGE FEES – DOMESTIC FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg – 15 euros

Baggage dimensions between 158 cm\* and 203 cm\* – 40 euros

Baggage dimensions between 203 cm\* and 280 cm\* – 60 euros

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

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

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

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

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

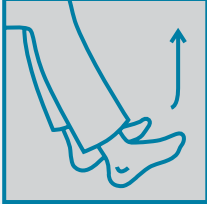
For more information please check Bulgaria Air's website [www.air.bg](http://www.air.bg).

## ГОТОВИ ЗА ПОЛЕТ

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

## FIT TO FLY

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



### ХОДИЛА

10 пъти

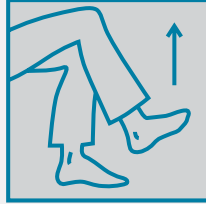
Поставете петите на пода и повдигнете нагоре пръстите на краката. После опрете пода с пръсти и повдигнете петите.



### ГЛЕЗЕНИ

15 пъти

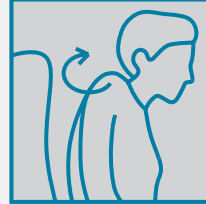
Правете кръгови движения първо с единия крак, а после с другия.



### КОЛЕНЕ

30 пъти

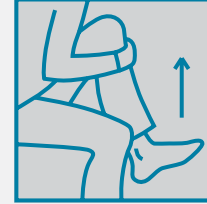
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



### РАМЕНЕ

5 пъти

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



### КРАКА

10 пъти

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



### ГРЪБ И РЪЦЕ

15 пъти

Поставете и двете стъпала на пода и стезнете 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 задържайте въздуха няколко секунди, преди да го издишате.

## RELAX!

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

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

## ПО ВРЕМЕ НА ПОЛЕТ

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

Стимулирайте кръвообращението си, като се разходите по пътеката в самолета. Избягвайте да седите с кръстосани крака, защото това може да ограничи кръвообращението. Може да се почувствате по-удобно, ако свалите обувките. Пийте повече вода и по-малко алкохол, чай или кафе.

## DURING THE FLIGHT

Ear pain? Pinch your nose shut, close your mouth and swallow or blow out against your closed mouth. Alternatively, chew some gum.

Stimulate your circulation by walking around the cabin and stretching. Avoid sitting with your legs crossed as this restricts circulation. Removing your shoes may provide you with more comfort. Drink plenty of water and not too much alcohol, tea or coffee.

## КАК ДА СЕ ПРИСПОСОБИМ ПО-БЪРЗО КЪМ ЧАСОВИТЕ РАЗЛИКИ

Опитайте се да настроите биологичния си часовник към времевата зона на бъдещата Ви дестинация, като вечерта преди полета си легнете един час по-рано или по-късно.

Не прекалявайте с тежката храна и не пийте твърде много алкохол или кафе вечерта преди полета. Яжте богати на протеин храна в подходящи за новата часова зона отрязъци от денонощието.

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

## REDUCING JETLAG

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

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

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

# УДОБСТВО И БЕЗОПАСНОСТ ВЪВ ВЪЗДУХА

„България Ер“ Ви желае безопасен и удобен полет. Висококвалифицираните ни летци, стюардеси и стюарди са обучени да осигурят безопасността Ви. Ето някои основни моменти от безопасността, с които може да се запознаете, докато почивате и се наслаждавате на полета с „България Ер“.

## ВАШЕТО ЗДРАВЕ

Ако имате притеснения за здравето си, свързани с пътуването, и особено ако страдате от дихателни или сърдечно-съдови заболявания, посетете лекаря си преди заминаване. Аптеките могат да Ви предложат лекар-ства без рецепта, но нашият съвет е винаги да се консултирате с лекар, 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 заминаване и пристигане кабинният състав на „България Ер“ ще Ви запознае с правилата за безопасност в самолета. Упътването включва сведения за предпазните колани, кислородните маски, изходите, аварийното напускане на самолета, спасителните жилетки. Молим за Вашето внимание по време на демонстрацията. Разгледайте инструкцията за безопасност в самолета, която е в джоба на седалката пред Вас.

## КАБИНЕН ЕКИПАЖ

Кабинният екипаж на „България Ер“ се грижи да Ви обслужва отлично и да осигурява безопасността по всяко време. Не се притеснявайте да повикате стюардесите и стюардите, като използвате разположения над креслото Ви бутон, да споделяте коментарите си с тях и да ги уведомявате за потребностите си.

## ПРИ ПРИСТИГАНЕ

Пазете багажните си купони, за да намерите лесно багажа си. Отделете малко време, за да се аклиматизирате след пристигането си.

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, ароматов, кремове, лосиони, гелове, парфюми, дезодоранти, спрейове, паста за зъби, пена 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 изарачки /оръжейни части, с изключение на уреди за телескопично виждане / пожарозасителни / електрошокери уреди / брадви, секири, сатъри, томахакиви / 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 / кърпи за лег / всички видове спортни стикове, бухалки, шекли и тояги / всички видове оборудване за бойни спортове / амунizioni, дрзанами, мина, военни експлозиви / детонатори / газ и азоти контейнери / всякакви пиротехнически средства / хлор, парализиращи спрейове, сълзотворен газ / терпентин, разредител и аерозолна боя / напитки с над 70% съдържание на алкохол.

# 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.

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

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

## Dear passengers,

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

all types of firearms / catapults and harpoons / replica or imitation firearms, toy guns /component parts of firearms (excluding telescopic sighting devices) / fire extinguishers / stun or shocking devices / axes, hatchets, meat cleavers, machetes / arrows and darts / any type of sharpened metal objects, which could cause injury / all types of knives / sabers, swords / open razors and blades, scalpels / scissors with blades more than 6 cm in length / drills, screwdrivers, crowbars, hammers / ice skates / any type of sport bats, clubs, / sticks or paddles / any martial arts equipment / ammunition, grenades, mines, explosives and explosive devices / detonators / gas and gas containers / any pyrotechnics / chlorine, disabling or incapacitating sprays, tear gas / turpentine and paint thinner, aerosol spray paint / alcoholic beverages exceeding 70% by volume.



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

При превоза на домашни любимци в пътническата кабина /PETC/ максималното допустимо тегло на животното и клетката е 8 кг, а размерите на клетката 48 x 35 x 22 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 Авиакомпанията.

Могат да бъдат превозвани само кучета и котки, като единствено го и от Великобритания не се предлага услугата превоз на животни.

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

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

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

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

container are 110 x 65 x 70 cm.

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

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

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

The fighting and dangerous breeds are accepted for carriage

only as cargo.

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

## Upgrade to business class, за да е перфектно

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

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

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

Важно е да се отбележи, че при полет с прекачване трябва да се спазва разрешението за превоз на багаж и на друката превозвач. Съветваме Ви да заявите UPGRADE минимум 2 часа преди излитане на полета от София, за да се насладите и на кетъринга като част от

всичките предимства. Таксата за услугата Upgrade е 50 евро\* в посока по вътрешни линии и 100 евро\* в посока по международни линии.

Можете да закупите Upgrade чрез Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg), както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета или на летището преди полет.

\*За отсечката Лондон – София таксата е 100 паунда.

## Upgrade to business class to be perfect

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

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

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

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

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

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

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

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

## Добавете повече удобство към Вашето пътуване!

Как? Като запазите своето място с допълнително пространство и повече комфорт срещу такса от 20 евро на посока, или изберете своето предпочитано място, близо до изхода, срещу такса от 10 евро на посока. Услугата е налична за директните полети, изпълнявани от авиакомпанията. Седалките с повече пространство и комфорт са разположени на 3 ред и аварийен изход, а тези на 4 ред

можете да резервирате като предпочитан, поради близостта им до изхода и възможността бързо да се отправите към крайната точка или трансферния си пункт.

Можете да заявите и заплатите своето място чрез Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg), както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета и на летището преди полета. Съветваме Ви да заявите услугата предварително, за да си гарантирате налично

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

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

## Travel even more comfortable

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

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

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

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



## Пътуване на деца без придружител

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

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

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

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

• По желание на родителите, деца от 12 до 18 г. могат също да се възползват от услугата

срещу заплащане на УМ таксата. На тях се предоставя същата услуга като за деца между 5 и 11 г. За да се възползвате от услугата, е необходимо да отправите запитването си поне 2 седмици преди полета на [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg).

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

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

## Unaccompanied minors flying

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

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

one-way fare in the M class and two-way airport taxes for the escort flight attendant.

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

• Per parents request, children between 12 and 18 years old could also take advantage of

the service, against payment of the UM fee. They are provided the same service as for children between 5 and 11 years of age.

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

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

THE FACE OF

**Bulgaria Air**

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



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



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



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



SOFIA – AMSTERDAM



SOFIA – ROME / MILAN / VARNA / 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



VARNA/BURGAS – SOFIA – BUCHAREST



VARNA/ BURGAS/ SOFIA – RIGA  
RIGA – OSLO/STOCKHOLM/COPENHAGEN/HELSINKI



SOFIA – BAKU

# 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, представящ на партньорските авиокомпани изключителната възможност да увеличат броя на предлаганите дестинации през даден пункт и да отговорят на търсенето на клиентите с приемливи цени.

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



## INTERLINE PARTNERS:

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

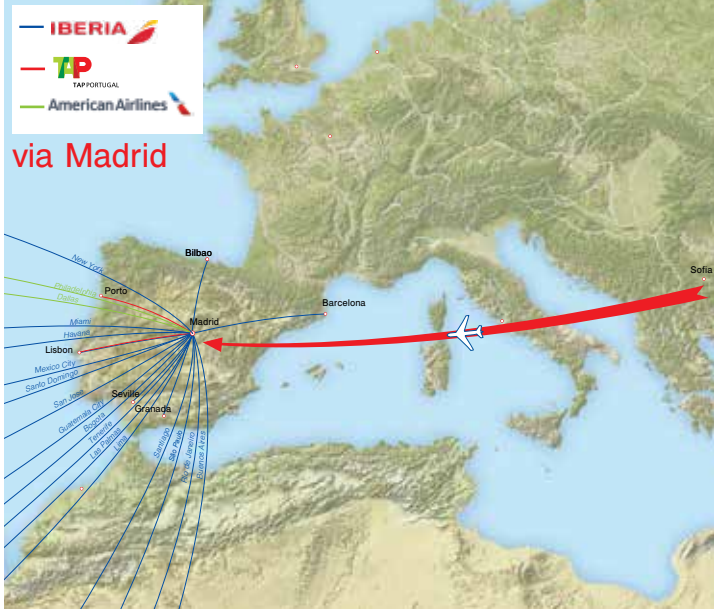
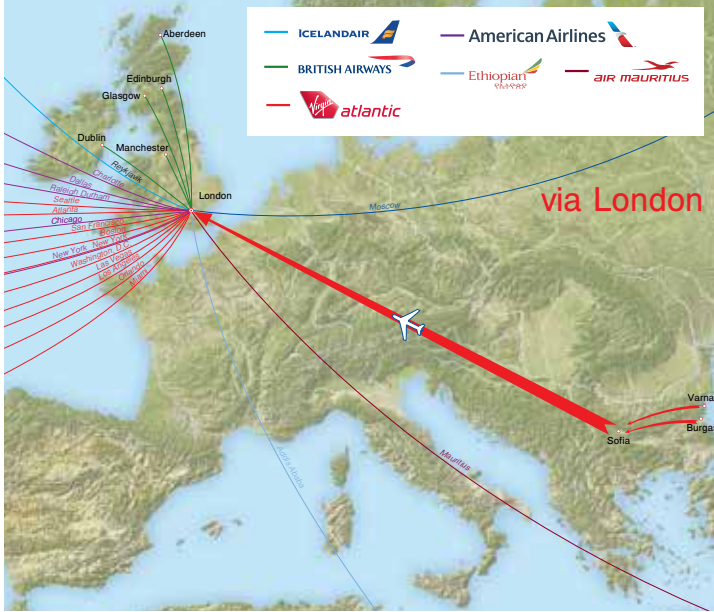
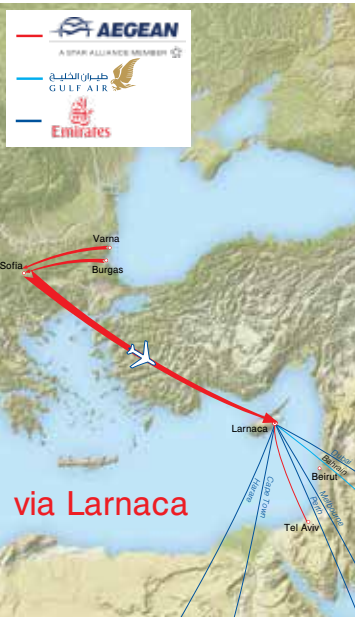
The Interline agreement permits the acceptance of each other's airtickets and that way contributes significantly both airlines to be able to offer customers reciprocally their product on schedule services.



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

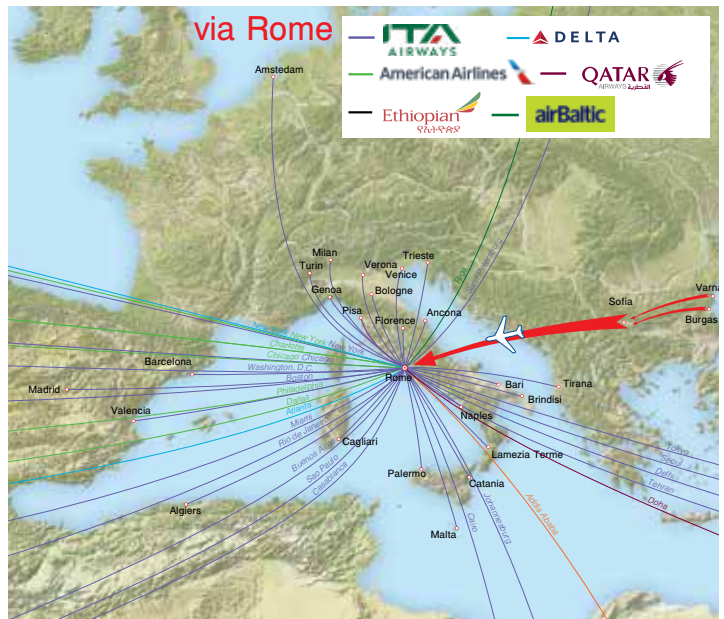
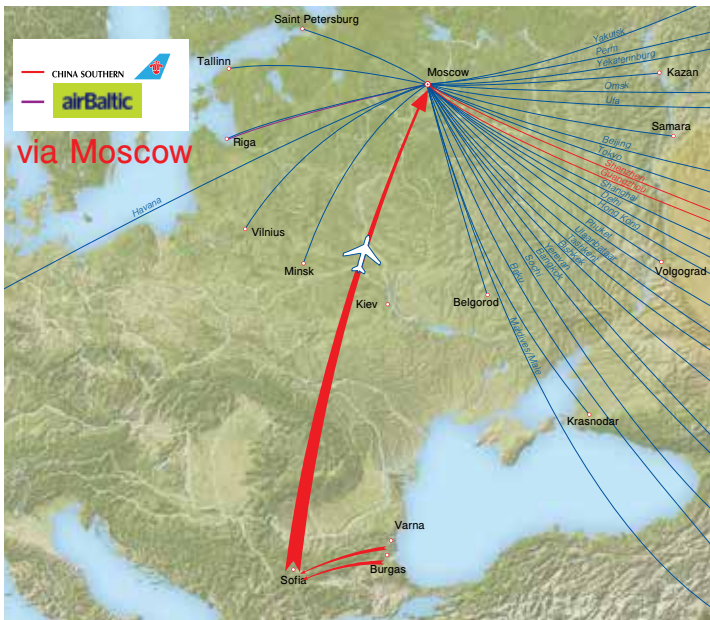


# Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.





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



# БЪЛГАРИЯ ЕЪР: Къде га ни намериме?

## BULGARIA AIR: Where to find us?

<p>SOF BOJ VAR</p> 	<p><b>Customer Service Center</b></p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> Every day 08:00-20:00 Local Time</p> <p>phone: +359 2 402 04 00 e-mail: callFB@air.bg www.air.bg</p>	
	<p><b>Head office</b></p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> Monday - Friday 09:00-17:30 Local Time</p> <p>fax: +359 2 984 02 03 e-mail: office@air.bg www.air.bg</p>	
	<p><b>Sofia City Office</b></p> <p>2 Ivan Vazov Street <i>Working hours:</i> Monday - Friday 09:00 - 17:30 Local time</p> <p>phone: +359 2 402 03 93 e-mail: tickets1@air.bg www.air.bg</p>	
	<p><b>FLY MORE Office</b></p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 Every day: 9:00 a.m. to 5:00 p.m. (lunch break - 12:00 p.m. to 1:00 p.m.)</p> <p>+359 2 984 02 96 e-mail: flymore@air.bg www.air.bg</p>	
	<p><b>Varna Airport Office</b></p> <p>Varna Airport Terminal 2, Departures <i>Working hours: Opens 2 hours prior to scheduled departure</i></p> <p>phone: +359 52 573 321 fax: +359 52 501 039 e-mail: varna@air.bg www.air.bg</p>	
	<p><b>Varna City Office</b></p> <p>55, 8-mi primorski polk blvd <i>Working Hours:</i> Monday - Friday 09:00 - 17:00 Local time (lunch break: 12:30 p.m. - 1:30 p.m.)</p> <p>phone: +359 52 651 101 e-mail: varna_city@air.bg www.air.bg</p>	
	<p><b>Shumen City office</b></p> <p>Shumen, Patleyna 10 str. Monday-Friday: 09:00-17:00</p> <p>phone: +359 887 84 01 71 e-mail: shumen@air.bg www.air.bg</p>	
<p>BER</p> 	<p><b>Germany, Berlin</b></p> <p>Bulgarian Air Tour Leipziger str 114-115, 10117 Berlin, Germany <i>Working hours:</i> Monday - Friday 09:00-18:00 Local Time</p> <p>phone.: +49 30 2514405 +49 30 2514460 fax: +49 30 2513330 e-mail: info@berlin-bat.de www.air.bg</p>	

<p>LON</p> 	<p><b>United Kingdom, London</b></p> <p>Airport office Heathrow Ticket Pod 3 (Zone G) Terminal 4 Heathrow Airport TW6 3FB <i>Working hours:</i> Monday - Friday 09:30 - 17:30 Local Time</p> <p>phone: +44 208 745 9833 +44 788 966 4174 e-mail: LHR@bulgaria-air.co.uk www.air.bg</p>	
<p>MOW</p> 	<p><b>Russia, Moscow</b></p> <p><b>City Office</b> 3 Kuznetzkiy Most Str., Moscow, 125009, Russia <i>Working hours:</i> Monday - Friday: 09:00-13:00/14:00-18:00 Local Time Saturday: 10:00-14:00 (between June and September) Temporarily closed</p> <p>phone: +7 49 5789 9607 e-mail: ticketmow@air.bg moscow@air.bg www.air.bg</p>	
	<p>Airport office Sheremetyevo airport, Terminal F, fl. 2, ticket desks 10 and 14 <i>Working hours:</i> Opens 2 hours before flight Temporarily closed</p> <p>e-mail: svoapfb@mail.ru www.air.bg</p>	
<p>TLV</p> 	<p><b>Israel - Tel Aviv</b></p> <p>Open Sky LTD 25 Ben Yehuda Str. Israel 63806, Tel Aviv <i>Working hours:</i> Sunday - Thursday: 09:00-17:00 Local Time</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> Monday - Friday 9am - 5pm, Saturday - Sunday 9am - 1pm (EST)</p> <p>phone: 1-855-FLY-TO-BG (359-8624) e-mail: tickets@bulgariaairusa.com www.air.bg</p>	
<p>VIE</p> 	<p><b>Austria, Vienna</b></p> <p>Intervega Reisen Tiefer Graben 9, A-1010 Wien, Austria <i>Working Hours:</i> Monday - Thursday 09:00-17:30 Local Time Friday 09:00-17:00 Local Time</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>	



SUPERMOON DESIGN GIAMPIERO TAGLIAFERRI

MINOTTI.COM

**Minotti**

СЪВЪРШЕНИЯТ  
ИТАЛИАНСКИ  
ИНТЕРИОР

София: бул. Симеоновско шосе 120Е  
Selamore Group | [www.selamoredesign.com](http://www.selamoredesign.com)

VERSUS



*Small moments,  
happy tastes!*



FOLLOW US



VIEW CATALOG

