THE INFLIGHT MAGAZINE
your complimentary copy
194 (10) / 2026

BULGARIA ON AIR

Farewell, Work
СБОГОМ НА РАБОТАТА

The Streets of Anger
УЛИЦИТЕ НА ГНЕВА

Rockin' in Rio
СЪВЪРШЕНО БЯГСТВО

MEDICINE, ONE STEP AHEAD

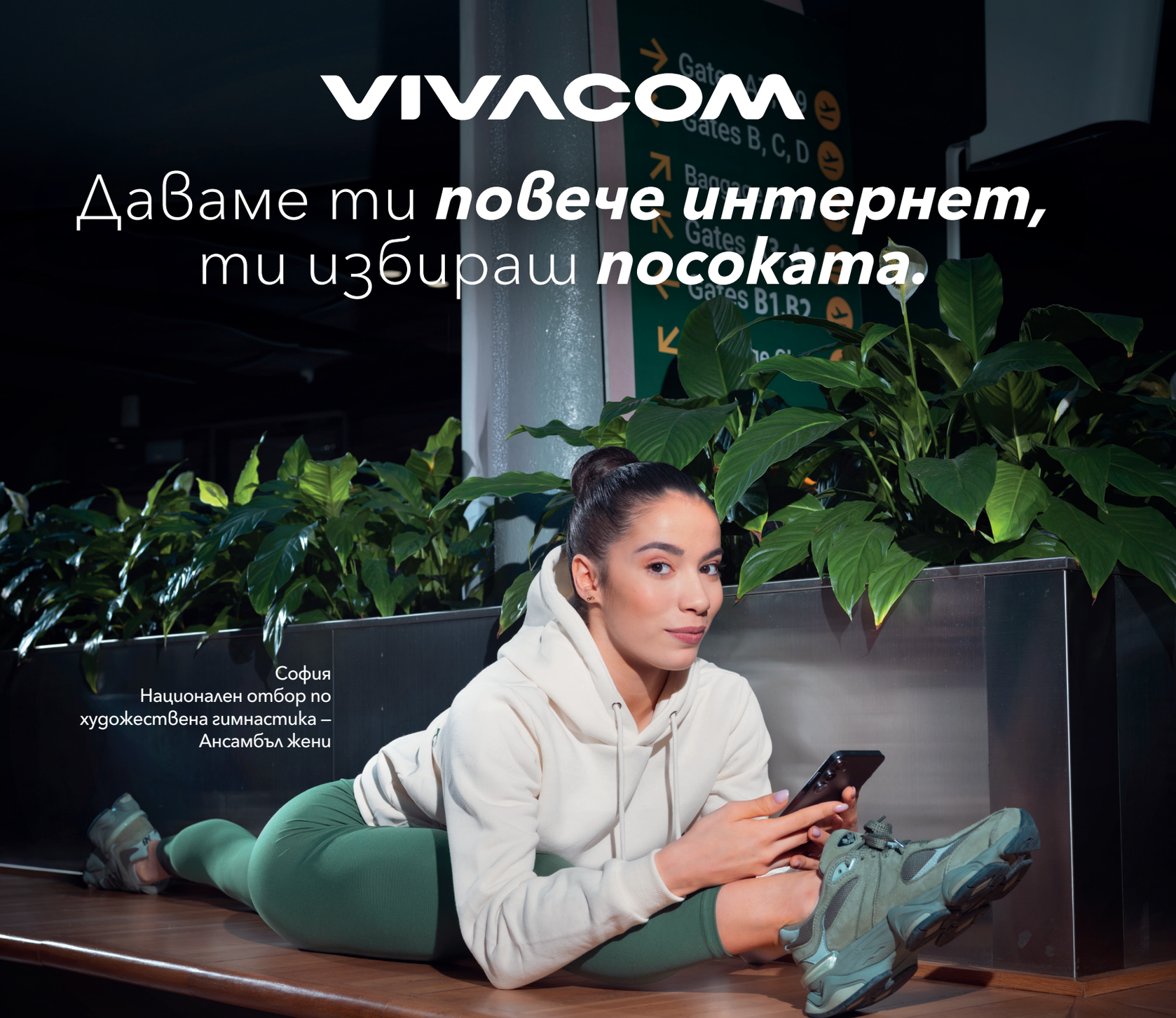
Assoc. Prof. Dr Svetoslav Tsenov, Astellas Pharma's General Manager for Bulgaria, Hungary, Romania and Greece
Доц. д-р Светослав Ценов, изпълнителен директор на Astellas за България, Унгария, Румъния и Гърция

OVER A MILLION READERS PER YEAR!

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg

VIVACOM

Даваме ти ***повече интернет,*** ти избираш ***посоката.***



София
Национален отбор по
художествена гимнастика –
Ансамбъл жени

TRAVEL PASS
РОУМИНГ ПАКЕТИ

7 дни	15 дни
4GB	**6GB**

с мобилни планове **unlimited**

Активирай през **My Vivacom**

Промо 4 GB (станд. 3 GB) за роуминг пакети Travel Pass Balkan M, World 1 M, World 2 M или World 3 M и промо 6 GB (станд. 5 GB) за роуминг пакети Travel Pass Balkan L, World 1 L или World 2 L за всяка активация към план Unlimited от 30.09. до 30.11.2026 г.
Повече на vivacom.bg



ЗАЩИТЕНИ В САМОЛЕТА: UV ДЕЗИНФЕКЦИЯ НА БОРДА НА „БЪЛГАРИЯ ЕЪР“

Грижата за здравето, комфорта и спокойствието на пътниците винаги е била сред основните приоритети на „България Еър“. Затова националният авиопревозвач продължава да прилага една от най-модерните технологии за дезинфекция в авиацията – системата Honeywell UV Cabin System II, която е част от мерките за поддържане на високи стандарти за хигиена на борда.

Въведена като част от засилените мерки за безопасност в условията на глобалната здравна криза, UV технологията доказва своята ефективност през годините и до днес остава важен елемент от процесите по подготовка на самолетите за полет. Наред с редовната дезинфекция със сертифицирани препарати, системата допринася за поддържането на чиста и сигурна среда за пътниците и екипажите на авиокомпанията.

Honeywell UV Cabin System II е специално разработена за нуждите на авиацията и използва ултравиолетова светлина за обработка на повърхностите в самолетната кабина. Технологията позволява ефективна дезинфекция на седалките, облегалките, масичките, кухненските помещения и санитарните зони на борда, включително на труднодостъпни места и унищожава до 99.9% от всички вируси и бактерии, попаднали на борда.

Поддържането на най-високо ниво на защита, сигурност и хигиена е дългосрочен ангажимент на „България Еър“. Компанията продължава да инвестира в доказани технологични решения и добри практики, които гарантират спокойствието на пътниците и качеството на обслужването по време на всеки полет.

Безопасността никога не е временна мярка, а постоянен ангажимент. Затова „България Еър“ продължава да използва технологии с доказана ефективност. Основната цел на авиокомпанията е да предоставя спокойни, удобни и сигурни полети до над 20 дестинации в страната, Европа и света. ■

PROTECTED ON THE PLANE – BULGARIA AIR USES UV DISINFECTION ON BOARD

Caring for the health, comfort, and peace of mind of its passengers has always been among Bulgaria Air's top priorities. For this reason, the national carrier continues to use one of the most advanced disinfection technologies in aviation – the Honeywell UV Cabin System II, which is part of the airline's measures to maintain high hygiene standards on board.

Introduced as part of enhanced safety measures during the global health crisis, UV technology has proven its effectiveness over the years and remains an important element of the aircraft preparation process before every flight. Alongside regular disinfection with certified cleaning products, the system helps maintain a clean and safe environment for both passengers and crew members.

The Honeywell UV Cabin System II has been specifically developed for the aviation industry and uses ultraviolet light to treat surfaces throughout the aircraft cabin. The technology enables effective disinfection of seats, headrests, tray tables, galleys, and lavatories, including hard-to-reach areas, eliminating up to 99.9% of viruses and bacteria that may be present on board.

Maintaining the highest levels of protection, safety, and hygiene is a long-term commitment for Bulgaria Air. The company continues to invest in proven technological solutions and best practices that ensure passengers' peace of mind and the quality of service on every flight.

Safety is never a temporary measure – it is a continuous commitment. That is why Bulgaria Air continues to rely on technologies with proven effectiveness. The airline's primary goal is to provide comfortable, convenient, and secure flights to more than 20 destinations across Bulgaria, Europe, and the world. ■

ЛИСАБОН *de nata*

Открий града на откривателите с България Еър
и се наслади на автентичния Пащел де ната!

Зимата в Лисабон е мека като яйчен крем,
сняг не е валял от 20 години, а България Еър
е единствената компания със зимни полети София-Лисабон.

Убедихме ли те?



България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ ЕМОЦИИ

Резервирай на www.air.bg

9 | BUSINESS ECONOMY



26 | Ако искаме устойчива здравна система, трябва да инвестираме в хората
Доц. д-р Светослав Ценов, изпълнителен директор на Astellas за България, Унгария, Румъния и Гърция

32 | If We Want a Sustainable Health System, We Must Invest in People

12 | България напредва... в блатото на дълга
Bulgaria Proceeds... into the Quagmire of Debt

17 | Сбогом, работа
20 | Farewell, Work

22 | Застрашените професии
23 | Professions at Risk

39 | ANALYSIS POLITICS



42 | Улиците на гнева
От Белград до Рим и Париж: прилики и разлики в протестите на XXI ве

44 | The Streets of Anger

40 | Калейдоскоп
Kaleydoscope

46 | Адреси от бъдещето
50 | Addresses from the Future

57 | SCIENCE TECHNOLOGY



60 | Отровна благословия
Една случайна идея отпреди 120 години роди пластмасовата ера и напълно преобрази света. Остава само да се справим и с вървящото с нея проклятие

66 | A Poisonous Blessing

70| Многото лица на пластмасата
72 | The Many Faces of Plastic

74| Миниатюрен свят
It's a Small World

80| Интервю: Катрин Ам
82 | Interview: Katrin Adt

93 | TRAVEL LIFESTYLE



98 | Съвършено бягство
Бразилия е най-горещата туристическа дестинация на 2026 година - благодарение на този град

98 | The Perfect Getaway

94 | Афиш
Poster

110| 6 непобедими мита в кухнята
112 | 6 Persistent Kitchen Myths

114 | Не паркирайте в басейна, моля
Please Don't Park in the Pool

Bulgaria Air
National Carrier www.air.ba

THE INFLIGHT MAGAZINE

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

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

ГЛАВЕН РЕДАКТОР
Константин Томов
ktomov@bulgariaonair.bg

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

ПРЕВОДАЧИ
Global Club

TRANSLATORS
Global Club

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

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

ДИЗАЙН
BRAND NEW DAYS

DESIGN
BRAND NEW DAYS

ИЗДАТЕЛ
ИНВЕСТОР МЕДИА ГРУП

PUBLISHER
INVESTOR MEDIA GROUP

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР
Виктория Миткова

CEO
Victoria Mitkova

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

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

БАНКОВА СМЕТКА

BANK ACCOUNT

IBAN: BG57 CECB 9790 1019 1023 03
BIC: CECBBGSF
Банка „ЦКБ" АД – клон Варна
ISSN 1314-2216

Съгласно чл.7а, ал.1 от Закона за задължителното депозиране на печатни и други произведения и за обявяване на разпространителите и доставчиците на медийни услуги (изм. и доп.ДВ бр.94 от 13.11.2018г.) действителен собственик на дружеството издател на списание "България он ер" е "Инвестор.БГ" АД, което публично дружество по Закона за публично предлагане на ценни книжа и е под надзора на Комисията за финансов надзор.

CONTRIBUTORS
АВТОРИ



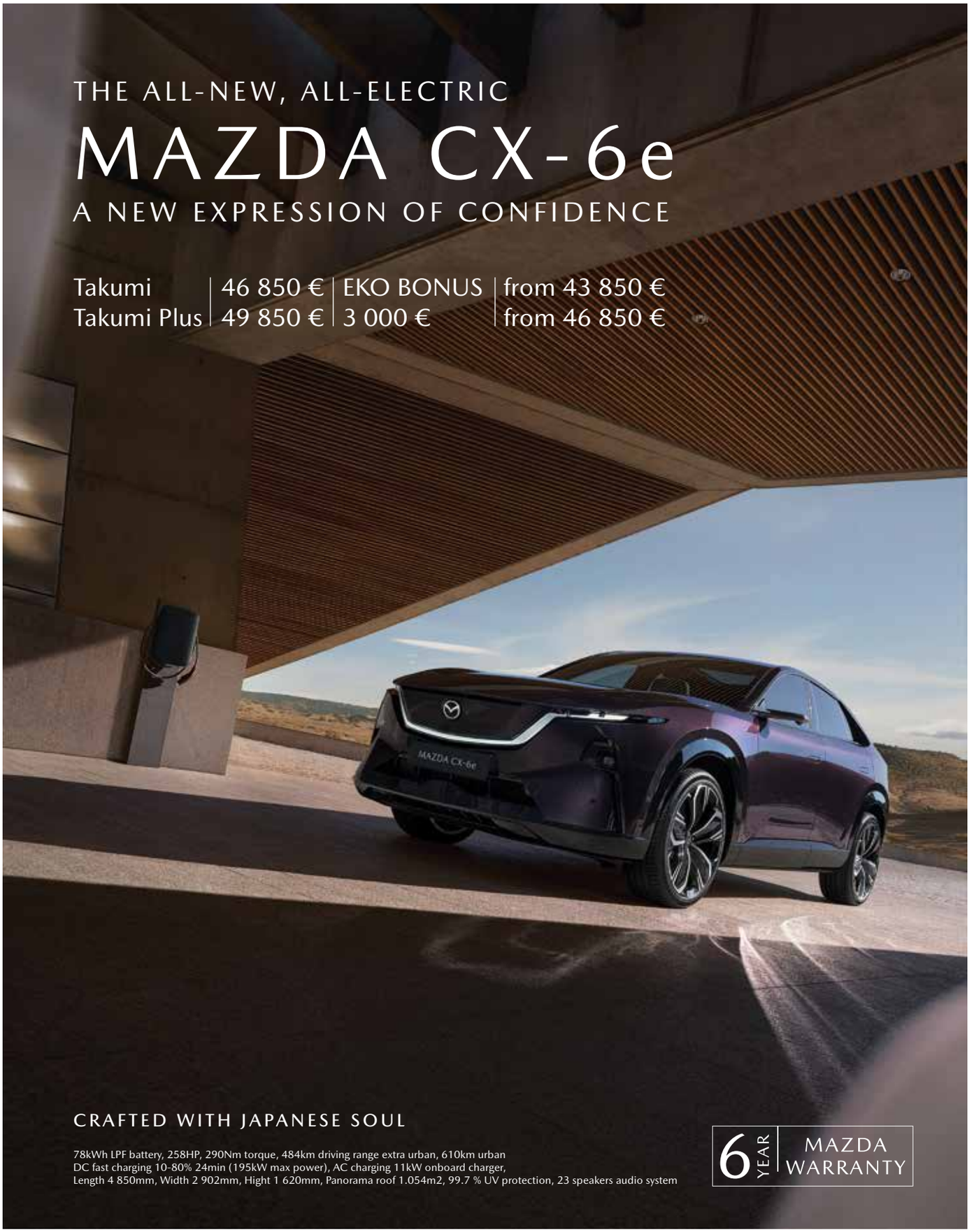
БОЙКО ВАСИЛЕВ е един от най-уважаваните телевизионни журналисти в България, водещ и продуцент на "Панорама" по БНТ. Доктор по социология, възпитаник на Софийския университет, специализирал е в Хайделберг, Германия. Автор е на десетки документални филми, включително "Децата на бащите", за който получи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

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



ИВАЙЛО НИКОЛОВ е независим икономист с професионален опит и интереси, свързани с политиките на икономическия преход, развитието на финансовата система, институционалните промени и европейската интеграция на България. Доктор по икономика, обучавал се в Bank of England, Европейската централна банка и Федералния резерв.

IVAYLO NIKOLOV is an independent economist with professional experience and interests related to economic transition policies, financial system development, institutional changes and Bulgaria's European integration. He holds a PhD in Economics and has trained at the Bank of England, the European Central Bank and the Federal Reserve.



DRIVE TOGETHER

MAZDA



ДО ЛИСАБОН - И ПРЕЗ ЗИМАТА

FLY TO LISBON EVEN IN WINTER

Богата история, великолепна архитектура, неповторима кухня и напяващ нотите на фадо нощен живот: Лисабон отмята всички изисквания, за да се нареди между най-привлекателните туристически дестинации в Европа. Добавете към това необикновено меката зима, която ще ви позволи да обядвате навън дори през януари, и ще разберете защо се вълнуваме от новината, че националният авиопревозвач "България Еър" продължава традиционната си лятна линия до португалската столица и през зимата.

Полетите от зимния сезон започват на 17 декември с две честоти седмично - в понеделник и четвъртък. Полетът от София излита в 18:55 и ще ви достави в Лисабон в 21:30 местно време, тъкмо когато отварят фадо заведенията в легендарния квартал Алфама. Обратният полет от Лисабон е в 22:20 и ще ви даде време да поспите на борда преди кацането в София рано сутринта.

Ерих Мария Ремарк, един от многото големи писатели, влюбили се в португалската столица, пише за Лисабон така: "През нощта той е приказен град, който се спуска по осветените си тераси към морето – точно като жена в празнични дрехи, която слиза да посрещне тъмния си любовник". Сега можете да се убедите лично колко добро е това описание.

With its rich history, magnificent architecture, unique cuisine, and nightlife filled with the melancholic notes of Fado, Lisbon ticks every box to rank among Europe's most appealing tourist destinations. Add to this the exceptionally mild winter—allowing you to dine outdoors even in January—and you will understand why we are excited by the news that the national carrier, Bulgaria Air, is extending its traditional summer route to the Portuguese capital into the winter season.

Winter flights begin on December 17, operating twice weekly—on Mondays and Thursdays. The flight from Sofia departs at 18:55 and arrives in Lisbon at 21:30 local time, just as the Fado venues in the legendary Alfama district are opening their doors. The return flight from Lisbon leaves at 22:20, giving you time to sleep on board before landing in Sofia early the next morning.

Erich Maria Remarque, one of the many great writers who fell in love with the Portuguese capital, described Lisbon this way: "At night, it is a fairytale city cascading down its illuminated terraces toward the sea—like a woman in festive attire descending to meet her dark lover." Now, you can see for yourself just how apt that description is. ■

ЦЕЛОГОДИШНА ВРЪЗКА С БУРГАС

YEAR-ROUND CONNECTION TO BURGAS

„България Еър" ще изпълнява полети между София и Бургас през целия зимен сезон 2026/2027. Първият полет от зимното разписание на „България Еър" между София и Бургас е планиран за 1 ноември. Полетите ще се осъществяват 3 пъти седмично - във вторник, четвъртък и неделя.

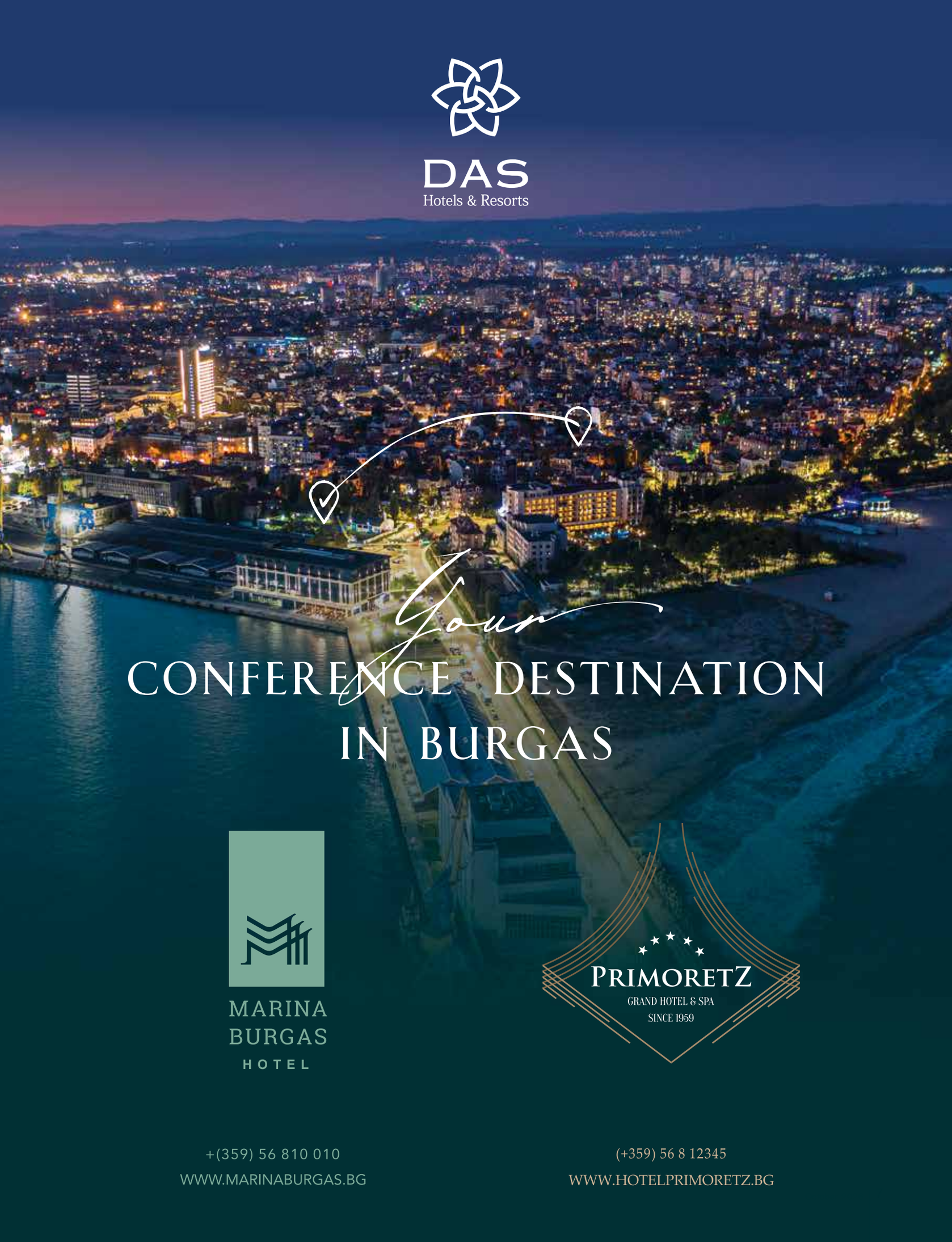
Всички полети се изпълняват с Airbus A220-100 – най-новия самолет във флота на националния превозвач. Билетите вече са в продажба, като цените в икономична класа започват от 78 евро в посока.

В допълнение към това, през май 2027 „България Еър" предвижда да увеличи честотата по линията София – Бургас – София до два полета дневно в периода от 2 до 19 май, за да осигури бърза и удобна връзка за всички гости, които предстои да пристигнат у нас за „Евровизия" 2027. За повече информация вижте www.air.bg.

Bulgaria Air will operate flights between Sofia and Burgas throughout the entire 2026/2027 winter season. The first flight in Bulgaria Air's winter schedule between Sofia and Burgas is set for November 1. Flights will operate three times a week—on Tuesdays, Thursdays, and Sundays.

All flights will be operated using the Airbus A220-100, the newest aircraft in the national carrier's fleet. Tickets are now on sale, with economy class fares starting from 78 EUR one-way.

Additionally, in May 2027, Bulgaria Air plans to increase the frequency of flights on the Sofia–Burgas–Sofia route to twice daily between May 2 and May 19, ensuring a quick and convenient connection for all guests arriving in the country for Eurovision 2027. For more information, please visit www.air.bg. ■


DAS
Hotels & Resorts
Your
CONFERENCE DESTINATION
IN BURGAS
MARINA
BURGAS
HOTEL
PRIMORETZ
GRAND HOTEL & SPA
SINCE 1959
+(359) 56 810 010
WWW.MARINABURGAS.BG
(+359) 56 8 12345
WWW.HOTELPRIMORETZ.BG

Bang & Olufsen Bulgaria
бул. Черни връх № 53, София 1407
+359 2 807 37 57
SOFIA@BEOSTORES.COM



Beosound A9

Beautiful sound

BANG & OLUFSEN



17 | СБОГОМ, РАБОТА
FAREWELL, WORK

12| БЛАТОТО НА ДЪЛГА
THE QUAGMIRE OF DEBT



26 | ИНТЕРВЮ: СВЕТОСЛАВ ЦЕНОВ
COVER STORY: SVETOSLAV TSENOV




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

Над града.
По-близо до важното.

ДОМ В ХАРМОНИЯ С ПРИРОДАТА

BIGLA III
Екипът на професионалистите!

СЪВРЕМЕНЕН ЖИВОТ
УЧСТОЙЧИВА СТОЙНОСТ



УНИКАЛНА ЛОКАЦИЯ
Над нас е само Витоша - чист въздух и панорамни гледки.

7 255 М2 ОЗЕЛЕНЕНИ ПРОСТРАНСТВА
Различни цветове във всеки сезон

ГЕОТЕРМАЛНА СИСТЕМА
Ниски сметки и висок комфорт.
Енергиен клас А

АСАНСЬОРИ SCHINDLER
Премиум серия за максимален комфорт

БЕЗ АВТОМОБИЛИ НАД ЗЕМЯТА
Подземни гаражи и паркоместа

1 ГОДИНА ПОДДРЪЖКА ПОДАРЪК
Гарантирано спокойствие от ден първи!

ЕТАП АКТ 14
С АКТ 14 от Септември 2026







SM residence GARDENS

КВ. СИМЕОНОВО - СОФИЯ

ПОВЕЧЕ ИНФОРМАЦИЯ
+359 883 777 188
www.smresidence.bg



БЪЛГАРИЯ НАПРЕДВА... В БЛАТОТО НА ДЪЛГА

За пръв път от век и половина страната не е обременена от сковаващ външен дълг - но това е на път изцяло да се промени



Текст ПЕТЪР ЙОВЧЕВ / Фотография iSTOCK

Главният стимул за протестите, свалили правителството на Росен Желязков в началото на тази година, бяха постоянно нарастващите бюджетни разходи, очертаващото се увеличаване на данъците и трупането на нов външен дълг. Едва девет месеца по-късно обаче изглежда, че фискалната политика на новия кабинет на Румен Радев няма да е радикално различна. Проектът за държавен бюджет за 2027 не предвижда никакво значимо съкращение на държавните разходи. А в последните данни за правителствения дълг на страните от ЕС, изнесени в края на октомври, България за пръв път от десетилетия не е сред трите страни с най-ниска задлъжнялост в съюза.

"В БЪЛГАРИЯ ОТ МНОГО ГОДИНИ НАСАМ ВЪРВИМ ПО ТАЗИ ТРАЕКТОРИЯ на колосални правителствени разходи, които са напълно ненужни и основно помпат инфлацията и илюзията за икономически растеж", коментира икономистът Даниел Василев в предаването "В развитие" по Bloomberg TV Bulgaria. "Тези разходи поддържат един гигантски публичен сектор, който не е просто непродуктивен, а е антипродуктивен".
При това тези данни са само до края на второто тримесечие на годината и не включват взетите от правителството 2.25 милиарда евро нов дълг в края на септември. До края на годината вероятно ще бъде надхвърлена психологическата граница от 30% правителствен външен дълг спрямо БВП. Приетият Национален средносрочен фискално-структурен план 2025-2028 предвижда съотношението на дълга към брутния продукт да надхвърли 55% до 2038 година при базовия сценарий - тоест ако разходите си вървят, както досега. Даже при оптимистичния сценарий на съществено намаление на държавните разходи, дългът пак ще е над 45%, или двойно повече, отколкото бе през 2024.

ЕВОЛЮЦИЯ НА ДЪЛГА
EVOLUTION OF DEBT

Промяна в държавния дълг на някои европейски страни, юни 2019 спрямо юни 2026, в процентни пунктове и в проценти
Change in the public debt of certain European countries, June 2019 versus June 2026, in percentage points and in percentages

Румъния / Romania	25.5	75.2%
БЪЛГАРИЯ / Bulgaria	8.4	41.4%
Германия / Germany	3.7	6.2%
ЕС средно / EU Average	3.4	4.3%
Хърватия / Croatia	-17.3	-23.5%
Гърция / Greece	-46.8	-24.9%

Още по-ясна илюстрация на тенденцията би било, ако разгледаме българския държавен дълг в номинална стойност, а не спрямо БВП. Към март 2009 година правителственият дълг бе на рекордно ниско ниво: едва 4.78 милиарда евро. Към юни 2026 е 35.4 милиарда евро - скок от 640% за тези 17 години.
Оправданието, че "всички така правят", не издържа съвсем на проверка. От 2019, последната стабилна година преди Covid-19 да напомпа държавните разходи, до днес средната задлъжнялост на правителствата в ЕС се е увеличилила с 3.4 процентни пункта, или с малко над 4 процента. В някои съседни нам държави дори е спаднала (с 47 процентни пункта, и 25% в Гърция; със 17 процентни пункта и с 24% в Хърватия). За същия период в България правителственият дълг е скочил с 8.4 процентни пункта - над 41%. В региона по-зле е единствено Румъния (+25.5 процентни пункта, +75%), но тя вече плаща цената за годините на растящи популистки харчове, финансирани с нов дълг, и на постоянно отлагане на нужните, но непопулярни решения.

СЪВРЕМЕННИТЕ БЪЛГАРСКИ ПОЛИТИЦИ НЕ ИЗГЛЕЖДАТ като най-задълбочените познавачи на историята на страната, иначе щяха да знаят, че сегашното ниво на задлъжнялост на България е на практика без аналог. Освобождението, прекъснало старите икономически връзки с Османската империя и отворило пазарите за на практика безмитен внос от Западна Европа, принуждава младата българска държава да трупа непрекъснато нови заеми. Дори прословутата стабилизация и просперитет в началото на XX век е постигната с един голям заем - Консолидационния (процедурата по теглението му сваля две правителства от власт, а изпратеният от Париж специален делегат по заема Жорж Буске години наред е може би най-влиятелната фигура в българската политика. А също и най-добре платената, със заплата седем пъти над тази на българските министри). Поле идват войните, необосновано жестоките репарации, отчисленията към "Големия брат" в Москва след 9 септември 1944... На практика никога до началото на XXI век България не е била в подобно положение: необременена с тежки заеми, независима от волята на чуждестранните кредитори, свободна да взема сама (поне на теория) решенията за съдбата си. Заслужава ли си да се пропилее този шанс, за да могат да се плащат постоянно растящи заплати в структури като МВР, където според ИПИ осем от десет работещи не се занимават нито с опазване на обществения ред, нито с разследвания? Всеки трябва да си отговори сам за себе си. ■

BULGARIA PROCEEDS... INTO A QUAGMIRE OF DEBT

For the first time in a century and a half, the country is not burdened by crippling external debt—but that is about to change completely

By PETAR YOVCHEV / Photography iSTOCK

The primary catalyst for the protests that toppled Rosen Zhelyazkov's government earlier this year was the ever-increasing budget expenditure, the looming prospect of tax hikes, and the accumulation of new external debt. Yet, just nine months later, it appears that the fiscal policy of Rumen Radev's new cabinet will not be radically different. The draft state budget for 2027 does not envision any significant cuts to government spending. Furthermore, according to the latest data on government debt across EU member states—released at the end of October—Bulgaria is no longer among the three countries with the lowest debt-to-GDP ratios in the Union, a position it had held for decades.

"FOR MANY YEARS, BULGARIA has been following a trajectory of colossal government spending—spending that is entirely unnecessary and serves primarily to fuel inflation and create an illusion of economic growth," commented economist Daniel Vasilev, appearing on Bloomberg TV Bulgaria. "This expenditure sustains a massive public sector that is not merely unproductive, but actively counterproductive."

Moreover, these figures only cover the period up to the end of the second quarter of the year; they do not account for the €2.25 billion in new debt incurred by the government at the end of September. By the end of the year, the psychological threshold of a 30% government debt-to-GDP ratio will likely be surpassed. The adopted National Medium-Term Fiscal-Structural Plan for 2025–2028 projects that, under the baseline scenario—assuming spending continues on its current trajectory—the debt-to-GDP ratio will exceed 55% by 2038. Even under an optimistic scenario involving a substantial reduction in government spending, the debt would still exceed 45%—double the level seen in 2024.



AN EVEN CLEARER ILLUSTRATION OF THIS TREND emerges when examining Bulgaria's government debt in nominal terms, rather than as a percentage of GDP. As of March 2009, government debt stood at a record low of just 4.78 billion euros. By June 2026, it reached 35.4 billion euros—a 640% surge over those 17 years.
The justification that "everyone is doing it" does not hold up to scrutiny. Since 2019—the last stable year before COVID-19 drove up government spending—the average government debt level across the EU has increased by 3.4 percentage points (an increase of just over 4%). In some neighboring countries, the debt ratio has actually declined (by 47 percentage points, or 25%, in Greece; and by 17 percentage points, or 24%, in Croatia). During the same period, Bulgaria's government debt surged by 8.4 percentage points—exceeding 41%. Within the region, only Romania has fared worse (+25.5 percentage points, +75%); however, Romania is now paying the price for years of mounting populist spending—financed through new debt—and the persistent deferral of necessary yet unpopular decisions.

CONTEMPORARY BULGARIAN POLITICIANS do not appear to be particularly well-versed in their nation's history; otherwise, they would realize that Bulgaria's current level of indebtedness is virtually unprecedented. The 1878 Liberation, which severed long-standing economic ties with the Ottoman Empire and opened markets to essentially duty-free imports from Western Europe, compelled the nascent Bulgarian state to continuously accumulate new debt. Even the much-vaunted stabilization and prosperity of the early 20th century were achieved through a single major loan—the "Consolidation Loan" (The process of securing this loan brought down two successive governments, while Georges Bousquet—the special delegate sent from Paris to oversee it—became, for several years, arguably the most influential figure in Bulgarian politics. He was also the best-paid, earning a salary seven times higher than that of Bulgarian government ministers.) Then came the wars, the unjustifiably harsh reparations, and the transfers to the "Big Brother" in Moscow following September 9, 1944... In truth, not until the beginning of the 21st century has Bulgaria ever found itself in such a position: unburdened by heavy loans, independent of the will of foreign creditors, and free to make its own decisions—at least in theory—regarding its own destiny. Is it worth squandering this opportunity just to fund ever-increasing salaries within institutions like the Ministry of the Interior—where, according to the Institute for Market Economics, eight out of every ten employees are engaged in neither the maintenance of public order nor investigative work? Everyone must answer this for themselves. ■

СОФИЙСКА ОПЕРА И БАЛЕТ

135 години 135 years

SOFIA OPERA AND BALLET

26 / 27

АГРИПИНА

AGRIPPINA

GEORG FRIEDRICH HÄNDEL

ЗА ПЪРВИ ПЪТ В БЪЛГАРИЯ
FOR THE FIRST TIME IN BULGARIA

27.11, 4.12 - 19:00
29.11, 6.12 - 16:00

В СЪТРУДНИЧЕСТВО С ХЕНДЕЛОВИЯ ФЕСТИВАЛ В ХАЛЕ, ГЕРМАНИЯ

IN COLABORATION WITH THE HANDEL FESTIVAL IN HALLE, GERMANY



СИМЕОН КРЪСТЕВ



СБОГОМ, РАБОТА

Ако изкуственият интелект ни замести, какво ще се случи с икономиката на потреблението?

Текст ИВАЙЛО НИКОЛОВ / Фотография iSTOCK

Имаше нещо потискащо в кадрите от онези фабрики в Индия. Жени в шивашки цехове и мъже, сглобяващи някакви продукти, работеха с малки камери, закрепени на главите им. Всяко човешко движение се записваше с една-единствена цел – да обучи изкуствения интелект, така че утре роботи вместо хора да вършат същата работа.

НЯКОИ ОТ РАБОТНИЦИТЕ СПОДЕЛЯХА, че се притесняват дали след време децата им ще имат работа като тях днес. Други бяха благодарни за доброто заплащане в момента, без да мислят за утрешния ден.
Дали камерите в Индия не просто записваха движения, а документираха края на човешкия труд такъв, какъвто го познаваме? И дали случващото се там не е предвестник на едно бъдеще, в което мнозина от нас ще бъдат заменени от роботи, въоръжени с изкуствен интелект?
Такива въпроси вече не са само теоретични. Редовно се появяват новини как някоя компания освобождава служители заради планирана модернизация на работния процес чрез въвеждане на изкуствения интелект.

РЕАКЦИЯТА НЕ ЗАКЪСНЯВА – свидетели сме на първите протести. През 2023 светът наблюдаваше с интерес стачката на авторите на филмови сценарии и актьори в Холивуд срещу използването на изкуствен интелект за генериране на текстове и образи в киното. През септември 2026 пред министерството на цифровизацията във Варшава се състоя протест в защита на работните места срещу заплахата от автоматизацията и изкуствения интелект. Този протест беше особено ефектен с това, че лозунгите там бяха носени от… хуманоидни роботи.
Подобни тревоги всъщност съвсем не са нови. През 1964 в статия за New York Times известният писател фантаст Айзък Азимов прогнозира, че след половин век машините ще се справят по-добре от хората в повечето дейности и човечеството ще потъне в „принудително свободно време". Според Азимов през 2014 „най-славната дума в целия речник ще бъде думата работа".
Докато фантасти и футуролози напрягат въображението си в опит да предвиждат бъдещето, един поглед назад в историята може да открие поучителни примери.

В НАЧАЛОТО НА XIX ВЕК текстилната промишленост в Англия процъфтява и висококачествената ѝ продукция се изнася в целия свят. Собствениците на тези фабрики забогатяват, но и работниците получават прилични заплати. Постепенно обаче навлизат по-модерни технологии, които намаляват нуждата от ръчен труд. Уилям ▶

▶ Картрайт, притежаващ фабрика близо до Лийдс, инсталира уреди за рязане на плат, всеки от които може да върши работата на няколко души.
Недоволни работници започват да нападат и унищожават доставките на тези машини. Протестиращите наричат себе си „лудити", вдъхновени от примера на Нед Луд - легендарен герой, който според преданията някога бил счупил два плетачни стана.
Кулминацията на съпротивата е през април 1812, когато няколкостотин души се събират с цел да унищожат машините във фабриката на Картрайт. Научил за плановете им, фабрикантът събира войници, които стрелят по работниците и убиват двама от тях. По-късно пристигат още въоръжени подкрепления в защита на фабриките в околността. Движението на лудитите е унищожено, а водачите му са заловени и обесени.



ИСТОРИЯТА ПОКАЗВА, ЧЕ И НАЙ-ЯРОСТНАТА съпротива трудно спира технологичния прогрес, дори ако е успявала малко да го забави.
Мнозина освен това не виждат разумни основания за притеснения, ако се гледа в дългосрочен план. Технологичните революции в миналото са водели до поява на нови професии и нужда от нови умения, дори когато стари професии са ставали ненужни. Например някога конярите са имали критично важна роля в обществото – в ежедневния бит, земеделието, транспорта, военното дело и промишлеността. Тогава обаче едва ли някой е можел да си представи огромната бъдеща заетост в автомобилостроенето, железопътния сектор, ремонтните дейности, строежа на пътища и много други свързани сфери.
Според друга гледна точка днес се случва нещо различно. Някога техниката е облекчавала и замествала главно физическия труд. Днес обаче комбинацията от нови индустриални технологии и изкуствен интелект може да промени из основи и физическата, и умствената работа на хората.

КАКВО Е БЪДЕЩЕТО НА ЧОВЕШКИЯ ТРУД, ако машините и софтуерните програми започнат да вършат голяма част от днешната работа на хората?
Преди няколко месеца Anthropic, една от водещите компании в изкуствения интелект, публикува собствено изследване по темата. Сред най-уязвимите на пазара на труда професии се оказват програмистите, финансовите анализатори и онези, които работят с клиенти. Дори в такива професии обаче засега не се забелязва видим ръст на безработицата, а „само" известно забавяне при наемането на млади (под 25 години) служители.
Подобни резултати получават и учени от университета Станфорд. Според публикувано това лято изследване, анализиращо подробна статистика за няколко милиона работещи в САЩ, заетостта при най-младите е с 19% по-ниска в дейностите, където най-много може да се използва изкуственият интелект. Заедно с това обаче се оказва, че когато изкуственият интелект не замества, а допълва и помага на хората, заетостта дори може да се повиши – особено за служители с по-голям опит.

ИКОНОМИЧЕСКИТЕ ВЪПРОСИ ЕДВА ЗАПОЧВАТ. В свят, доминиран от изкуствен интелект и индустриални роботи, където все по-малко хора ще работят срещу заплата, кой ще купува стоки и услуги и чрез потреблението ще движи икономическия растеж? Кой ще плаща данъци и осигуровки, с които да финансира пенсионната и здравната система или други функции на държавата?
Освен икономически, темата има и по-дълбоки, даже философски измерения. Преди няколко месеца папа Лъв XIV даде своя интелектуален принос по тези въпроси в специална енциклика, посветена на „опазването на човешката личност в епохата на изкуствения интелект". Главата на Римокатолическата църква подчерта ценността на човешкия труд, чрез който хората, създадени като Божи образ, продължават делото на Твореца в полза на обществото и света. В същото време според папата, вместо да увеличи производителността, като поеме рутинните дейности, има опасност изкуственият интелект да принуди хората да се подчинят на скоростта и изискванията на машините, като извършват строго определени и повтарящи се задачи и по този начин се деквалифицират.

ИЗГЛЕЖДА ВСЕ ПО-ВЕРОЯТНО бъдещите поколения да живеят в един много по-различен свят, контурите на който все още едва се очертават. Този свят ще е забравил как някога хората през целия си живот не са сменяли професията си и понякога дори работното си място. Икономическата и социалната несигурност може да станат толкова високи, че ще се наложи въвеждане на разни компенсационни механизми, които днес изглеждат политически невъзможни, финансово неразумни или направо екзотични.
Тези механизми ще имат една обща черта – преразпределение на ресурси под една или друга форма. Някои предвиждат, че хората ще трябва да получават определен минимум от безплатни стоки и услуги, произвеждани от роботите. Други настояват за по-високи данъци за собствениците на компании, които печелят от внедряването на нови технологии и спестени разходи за човешки труд. Има предложения служители, уволнени поради навлизане на изкуствен интелект, да получават акции в съответните фирми (идея, по същество не много далечна от обещанието на Илон Мъск да раздаде по една акция в SpaceX на всяко американско дете).

И, РАЗБИРА СЕ, ЕДИН ТАКЪВ СВЯТ ще бъде идеалното опитно поле за друга любима идея на някои утопично настроени икономисти – т.нар. „универсален базов доход". Той трябва да бъде осигуряван на всеки гражданин независимо от неговото имущество и доход и без задължение за полагане на труд.
Дали такова бъдеще ще ни допадне? Засега може да се успокояваме, че то скоро няма да ни засегне. Или че някой, някак, ще предотврати настъпването му.
Кой знае – не е изключено бъдещите дигитални лудити да са вече сред нас. Те може би са още млади и ги делят години от тежките им срещи с пазара на труда. И може би масовите случаи на гняв и съпротива с чупене на компютри, смартфони или хуманоидни роботи тепърва предстоят. ■

30 години

СЪГЛАСИЕ
ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНА КОМПАНИЯ

Повече от 30 години
С ПОГЛЕД КЪМ ТВОЕТО БЪДЕЩЕ

- ПЕНСИОННО ОСИГУРЯВАНЕ
- ЖИВОТОЗАСТРАХОВАНЕ
- ОБЩО И ЗДРАВНО ЗАСТРАХОВАНЕ

1303 София, бул. Тодор Александров 117, тел.: 02/816 45 65, факс: 02/816 45 66, www.saglasie.bg

FAREWELL, WORK

If artificial intelligence replaces us, what will happen to the consumer economy?

By IVAYLO NIKOLOV / Photography iSTOCK

There was something deeply unsettling about the footage from those factories in India. Women in garment workshops and men assembling various products went about their work with small cameras strapped to their heads. Every human movement was being recorded for one purpose only: to train artificial intelligence so that, one day, robots could do the same jobs instead of people.

Some of the workers said they worried that, in time, their children might no longer be able to find jobs like the ones they had today. Others were grateful for the good wages they were earning at the moment, without giving much thought to tomorrow.

Were the cameras in India doing more than simply recording movements? Were they documenting the end of human labour as we know it? And was what was happening there a harbinger of a future in which many of us would be replaced by robots powered by artificial intelligence?

QUESTIONS LIKE THESE ARE NO LONGER merely theoretical. News regularly emerges of companies laying off employees as they plan to modernise their operations by introducing artificial intelligence.

The reaction has not been long in coming: we are witnessing the first protests. In 2023, the world watched with interest as Hollywood screenwriters and actors went on strike against the use of artificial intelligence to generate scripts and images for the film industry. In September 2026, a protest was held outside the Ministry of Digital Affairs in Warsaw in defence of jobs threatened by automation and artificial intelligence. What made the demonstration particularly striking was that the slogans were being carried by… humanoid robots.

SUCH ANXIETIES ARE HARDLY NEW. In a 1964 article for The New York Times, the celebrated science-fiction writer Isaac Asimov predicted that, half a century later, machines would perform most tasks better than people, and humanity would sink into “enforced leisure”. According to Asimov, by 2014 “the most glorious single word in the vocabulary will have become work”.

While science-fiction writers and futurists stretch their imaginations in an attempt to foresee what lies ahead, a look back at history can offer some instructive examples.

At the beginning of the nineteenth century, England’s textile industry was thriving, exporting its high-quality products around the world. Factory owners grew rich, but workers, too, earned decent wages. However, more advanced technologies gradually began to appear, reducing the need for manual labour. William Cartwright, who owned a factory near Leeds, installed cloth-cutting machines, each capable of doing the work of several people.

Disgruntled workers began attacking and destroying shipments of these machines. The protesters called themselves “Luddites”, inspired by the example of Ned Ludd, a legendary figure said to have once smashed two knitting frames.

THE RESISTANCE REACHED ITS CLIMAX in April 1812, when several hundred people gathered with the aim of destroying the machinery at Cartwright’s factory. Having learned of their plans, the factory owner assembled soldiers, who opened fire on the workers and killed two of them. More armed reinforcements later arrived to protect factories in the surrounding area. The Luddite movement was crushed, and its leaders were captured and hanged.

History shows that even the fiercest resistance can do little to halt technological progress, although it may sometimes manage to slow it down. Many people, moreover, see little reason for concern when the long view is taken. Technological revolutions in the past have created new professions and a demand for new skills, even as older occupations became obsolete. Horse handlers, for example, once played a critically important role in society—in everyday life, agriculture, transport, warfare and industry. Yet hardly anyone at the time could have imagined the vast employment opportunities that would later emerge in car manufacturing, the railway sector, vehicle maintenance, road construction and many related fields.

THERE IS, HOWEVER, ANOTHER VIEW: that something different is happening today. In the past, technology mainly eased or replaced physical labour. Today, the combination of new indus-



trial technologies and artificial intelligence could fundamentally transform both the physical and intellectual work people do.

What is the future of human labour if machines and software begin to perform a large share of the work people do today?

A few months ago, Anthropic, one of the leading artificial intelligence companies, published its own study on the subject. Among the occupations found to be most vulnerable in the labour market were programmers, financial analysts and people working in customer service. Even in these professions, however, there is as yet no visible rise in unemployment—"only" a certain slowdown in the hiring of young employees under the age of 25.

Researchers at Stanford University have reached similar conclusions. A study published this summer, analysing detailed statistics on several million workers in the United States, found that employment among the youngest workers was 19 per cent lower in activities where artificial intelligence could be used most extensively. At the same time, however, the findings suggest that when artificial intelligence complements and assists people rather than replacing them, employment can actually increase—particularly for more experienced workers.

THE ECONOMIC QUESTIONS ARE ONLY JUST BEGINNING. In a world dominated by artificial intelligence and industrial robots, where fewer and fewer people earn a wage, who will buy goods and services and drive economic growth through consumption? Who will pay the taxes and social contributions needed to fund pension and healthcare systems, as well as the other functions of the state?

Beyond economics, the issue has deeper—even philosophical—dimensions. A few months ago, Pope Leo XIV made his own intellectual contribution to this debate in a special encyclical devoted to "Safeguarding the human person in the time of artificial intelligence". The head of the Roman Catholic Church emphasised the value of human labour: through their work, people, created in the image of God, continue the work of the Creator for the benefit of society and the world. At the same time, the Pope warned that, rather than increasing productivity by taking over routine tasks, artificial intelligence could force people to submit to the speed and demands of machines, confining them to narrowly defined, repetitive tasks and thereby deskilling them.

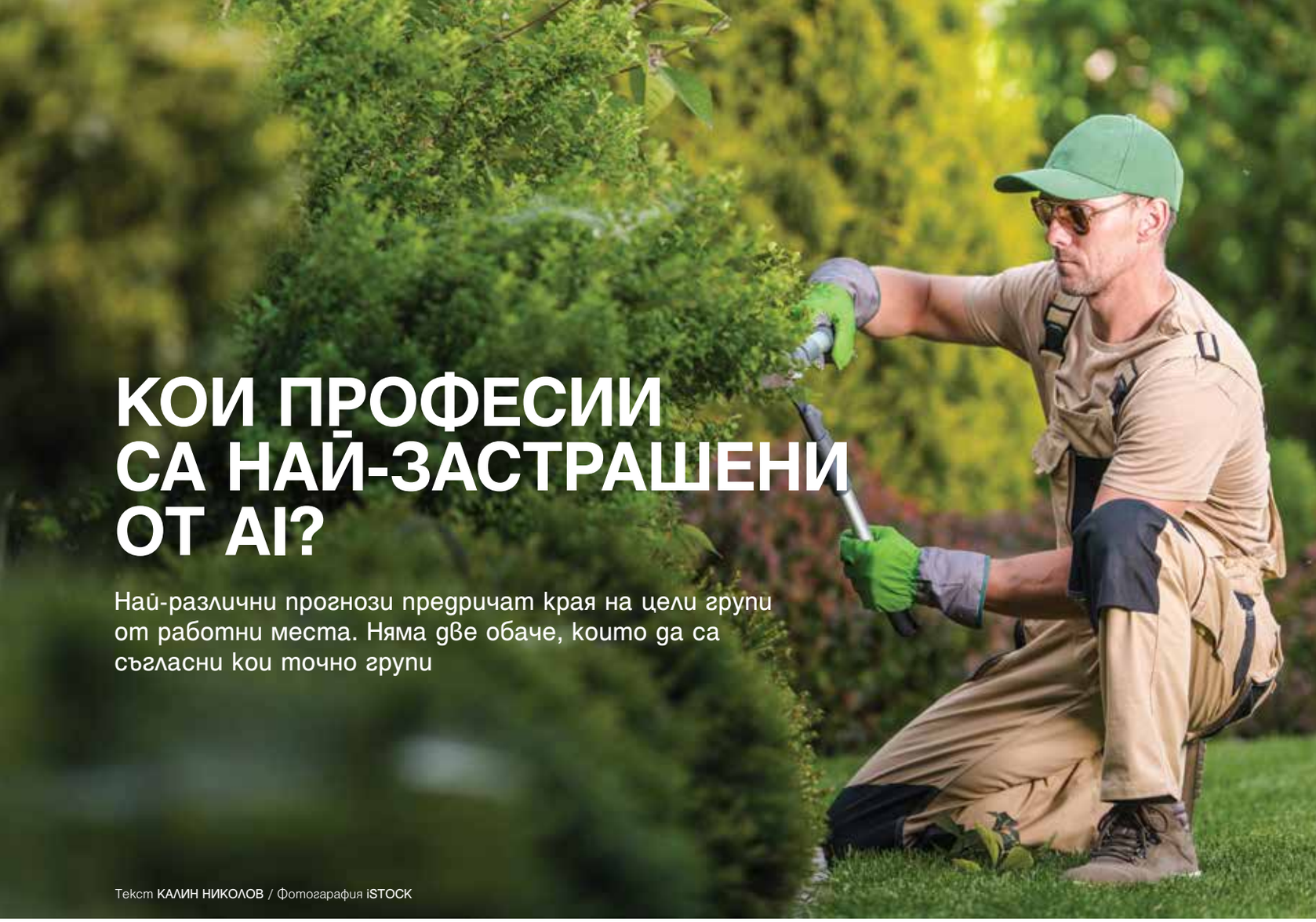
IT SEEMS INCREASINGLY LIKELY that future generations will live in a very different world, whose outlines are only just beginning to emerge. It will be a world in which people no longer remember a time when someone could spend an entire working life in the same profession, sometimes even in the same workplace. Economic and social insecurity may become so acute that various compensatory mechanisms will have to be introduced—measures that today seem politically impossible, financially imprudent or downright exotic.

These mechanisms will have one thing in common: the redistribution of resources in one form or another. Some predict that people will have to receive a guaranteed minimum of free goods and services produced by robots. Others argue for higher taxes on the owners of companies that profit from introducing new technologies and cutting the costs of human labour. One proposal is that employees made redundant because of artificial intelligence should receive shares in the companies concerned—an idea not entirely unlike Elon Musk's promise to give one share in SpaceX to every American child.

AND, OF COURSE, SUCH A WORLD would be the perfect testing ground for another favourite idea among some utopian-minded economists: so-called "universal basic income". It would be paid to every citizen, regardless of their wealth or income, with no requirement to work.

Would we welcome such a future? For now, we can take comfort in the thought that it is unlikely to affect us any time soon. Or that someone, somehow, will prevent it from arriving.

Who knows? It is entirely possible that the digital Luddites of the future are already among us. They may still be young, with years to go before their difficult encounters with the labour market begin. And perhaps the mass outbursts of anger and resistance—complete with the smashing of computers, smartphones or humanoid robots—are still to come. ■



КОИ ПРОФЕСИИ СА НАЙ-ЗАСТРАШЕНИ ОТ AI?

Най-различни прогнози предричат края на цели групи от работни места. Няма две обаче, които да са съгласни кои точно групи

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография iSTOCK

Множество прогнози сочат драматични промени на пазара на труда в следващите едно-две десетилетия заради ефектите от AI. Начело на този фронт са самите създатели на AI, като Anthropic например, което надали е изненада: затъващите във все по-колосални дългове високотехнологични компании имат отчаяна нужда да убедят света, че от продуктите им ще има голяма и скорошна икономическа полза.

НО НЕ СА САМО ТЕ: проучване на McKinsey, което вече цитирахме преди няколко месеца, предсказва, че 30% от съществуващите работни места ще бъдат заличени от изкуствения интелект, а други 60% ще се изменят "съществено" - което значи, че само един от десетима ще продължи да работи, както досега. Инвестиционните банкери от Goldman Sachs очакват до 20 години половината работни места да се автоматизират изцяло. От Световния икономически форум са оптимисти: според тях AI ще заличи 92 милиона работни позиции, но ще създаде 170 милиона нови. Има и песимисти: според Мустафа Сулейман, шефа на Microsoft AI, в крайна сметка изкуственият интелект ще замести целия човешки труд.

ОНОВА, В КОЕТО ВСИЧКИ ТЕЗИ ПРОГНОЗИ се различават обаче, е оценката кои именно работни места са най-застрашени. Според доклада на Anthropic за потенциалното разпространение на AI по сектори, песента на хората от бизнес мениджмънта, финансите, компютърните науки, правото и офис администрацията на практика е изпята. Малко по-добре, шансове имат хората в изкуствата, медиите и социалните науки. За сметка на това онези, които се занимават с персонална грижа за болни и възрастни, охранителните служби, лекарите и другите медицински лица, градинарите, селските стопани и строителните работници са на практика вън от опасност. Новите технологии, които уж трябваше да ни спасят от монотонния, тежък физически труд и да ни оставят време за творчество, всъщност ще ни отнемат творческите начинания и ще ни приковат към мотиките, чуковете и мистриите. Поне ако се вярва на Anthropic. Според анализаторите на Will Robots Take My Job?, най-рисковите професии са други: счетоводители, рецепционисти, коректори, заводски работници, шофьори на камиони. Най-нисък е рискът (оценен с 0%) изкуственият интелект да измести зъболекарите, фитнес инструкторите и пожарникарите. После идват педиатри, полицаи, организатори на събития, астрономи и, за всеобщо съжаление, мениджърите човешки ресурси - всичките с по-малко от 15% шанс да бъдат изместени. ■

НАЙ-ЗАСТРАШЕНИТЕ ПРОФЕСИИ СПОРЕД ANTHROPIC

74.5%	Софтуерни програмисти
70.1%	Обслужване на клиенти
67.1%	Обработка на данни
66.7%	Специалисти по медицински картотеки
64.8%	Пазарни анализатори
62.8%	Търговски представители
57.2%	Финансови анализатори
51.9%	Тестери и QA на софтуер
48.6%	Експерти по информационна сигурност

WHICH PROFESSIONS ARE MOST AT RISK FROM AI?

Various forecasts predict the disappearance of entire categories of jobs. However, no two forecasts agree on exactly which categories those are.

By KALIN NIKOLOV / Photography iSTOCK

Numerous forecasts point to dramatic shifts in the labor market over the next decade or two, driven by the impact of AI. At the forefront of this narrative are the creators of AI themselves—companies like Anthropic—which is hardly surprising: these high-tech firms, sinking under ever-mounting debt, are desperate to convince the world that their products will yield significant and imminent economic benefits.

BUT THEY ARE NOT ALONE: A McKinsey study, which we cited a few months ago, predicts that 30% of existing jobs will be eliminated by artificial intelligence, while another 60% will undergo "significant" transformation—meaning only one in ten people will continue working exactly as they do now. Investment bankers at Goldman Sachs anticipate that, within 20 years, half of all jobs will be fully automated. The World Economic Forum takes a more optimistic view: they suggest that while AI will eliminate 92 million job positions, it will simultaneously create 170 million new ones. Then there are the pessimists: according to Mustafa Suleyman, head of Microsoft AI, artificial intelligence will ultimately replace all human labor.

MOST AT-RISK PROFESSIONS ACCORDING TO ANTHROPIC

74.5%	Software Programmers
70.1%	Customer Service
67.1%	Data Processing
66.7%	Medical Records Specialists
64.8%	Market Analysts
62.8%	Sales Representatives
57.2%	Financial Analysts
51.9%	Software Testers and QA
48.6%	Information Security Experts

HOWEVER, WHERE ALL THESE FORECASTS differ is in their assessment of exactly which jobs are most at risk. According to an Anthropic report on the potential spread of AI across various sectors, the days are effectively numbered for those working in business management, finance, computer science, law, and office administration.

Those in the arts, media, and social sciences fare slightly better. Conversely, individuals involved in personal care for the sick and elderly, security services, medical professionals (including doctors), gardeners, farmers, and construction workers are essentially out of harm's way. New technologies—which were supposedly meant to liberate us from monotonous, strenuous physical labor and grant us time for creative pursuits—will, in fact, strip us of our creative endeavors and chain us to hoes, hammers, and trowels. At least, if one is to believe Anthropic.

According to analysts at *Will Robots Take My Job?*, the professions at greatest risk are different: accountants, receptionists, proofreaders, factory workers, and truck drivers. The risk of artificial intelligence displacing dentists, fitness instructors, and firefighters is the lowest (estimated at 0%). Next come pediatricians, police officers, event planners, astronomers, and—to the general dismay of many—human resources managers; all of these face a less than 15% chance of being replaced. ■

interlogistica®

www.interlogistica.bg



Надеждни куриерски услуги за страната и чужбина

Доставяме пратки навсякъде в България на следващия работен ден, за по-малките населени места - по график.

Заедно с **GLS** доставяме колетни пратки навсякъде в Европа.

GLS Network Partner

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



ПЪТУВАЙ КОМФОРТНО

С БЪЛГАРИЯ ЕЪР И VOLT

- Премиум автомобили
- Летищни трансфери
- Подбрани шофьори
- Поръчка с приложение
- Високи стандарти

ИЗПОЛЗВАЙ КОД **FLYBGAIR20** ЗА **20%** ОТСТЪПКА С **VOLT PREMIUM TAXI**



България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ ЕМОЦИИ

Научи повече на **www.air.bg**

Ibero Hospitality Group – три ресторанта в сърцето на София, всеки със свой характер и една обща страст: автентичен вкус, изискана атмосфера и гостоприемство, което се помни.



01 Azahar RESTAURANTE

ИСПАНСКИ РЕСТОРАНТ • СОФИЯ

Истинския вкус и дух на Испания

От 2012 г. – адрес за автентична испанска кухня. Сърцето на кухнята е ръчно изработената испанска пещ Maestro Jumaco, в която се пече емблематичното прасенце от Сеговия. Традиционни испански ястия, иберийски хамон Juan Manuel, паеля и вина от Риоха и Рибера дел Дуеро.

ул. „Крум Попов“ 84, София ·
+359 888 020 020 ·

AZAHAR.BG

02 OSTERIA LUCE

ИТАЛИАНСКА ОСТЕРИЯ • СОФИЯ

Your osteria preferita — dove l’Italia è di casa

Модерна остерия в центъра на София, където екип от италиански готвачи приготвя автентични рецепти от различни региони на Италия. Смели вкусове, щедри порции и вина, които вдъхновяват разговор – маси за приятели, семейства и колеги.



ул. „Ген. Йосиф В. Гурко“ 38, София
+359 889 248 855

OSTERIALUCE.BG



03 JIRU ASIAN RESTAURANT

АЗИАТСКИ РЕСТОРАНТ • СОФИЯ

Азиатска кухня от световна класа

Модерна азиатска кухня от шеф-готвачи с опит в световноизвестни ресторанти като Novikov, Zuma и Hakkasan. Емблематични ястия като патица по пекински, ръчно правен дим съм, суши и премиум коктейли.

бул. „Цар Освободител“ 16, София
+359 88 902 0020

JIRU.BG

АКО ИСКАМЕ УСТОЙЧИВА ЗДРАВНА СИСТЕМА, ТРЯБВА ДА ИНВЕСТИРАМЕ В ХОРАТА

Доц. д-р Светослав Ценов, изпълнителен директор на Astellas за България, Унгария, Румъния и Гърция, пред The Inflight Magazine

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография ИВАЙЛО ПЕТРОВ

Един от главните проблеми на здравния сектор в България е прекаленият фокус върху лечението за сметка на превенцията и профилактиката. Как може да се промени този баланс? И виждате ли изобщо опити за това?

Проблемът е, че продължаваме да възприемаме здравеопазването предимно като система за реакция на заболяванията, а не като система за управление на здравето. Инвестираме основно тогава, когато човек вече е болен, вместо да използваме възможностите да предотвратим заболяването, да го открием навреме или да ограничим последствията от него.

Превенцията не е разход, който можем да си позволим, когато останат средства. Тя е инвестиция в човешкия капитал, икономическата продуктивност и устойчивостта на обществото. Късното диагностициране означава не само по-сложно лечение, но и пропуснати възможности за пациента, семейството му и обществото.

За да променим баланса, трябва да променим стимулите в системата. Нужни са организирани скринингови програми, достъпна профилактика, по-висока здравна грамотност и устойчиво проследяване на резултатите. Личният лекар трябва да има възможност и стимул да работи не само с болестта, но и с рисковите фактори.

Виждаме положителни инициативи, но предизвикателството е те да се превърнат в последователна национална политика с ясни цели, устойчиво финансиране и измерими резултати. Превенцията трябва да бъде споделена отговорност на държавата, медицинските специалисти, работодателите, бизнеса и гражданите. Защото най-добрата здравна система не е тази, която лекува най-много заболявания, а тази, която създава повече здрави години живот.

Astellas е сред активните застъпници на профилактиката на рака на простатата, въпреки че произвежда и медикамент за лечението му. Каква е мотивацията ви?

За мен тук няма противоречие. Напротив, това е естествено продължение на отговорността, която една фармацевтична компания поема към пациентите и обществото.

Нашата работа не започва и не завършва с един медикамент. Тя започва с разбирането на неудовлетворените медицински потребности и продължава с усилията да подобряваме здравните резултати. Ако можем да допринесем за по-добра информираност, ранно разпознаване на риска и своевременен разговор с лекар, това е стойност само по себе си.

Ракът на простатата е показателен пример. Заболяването може дълго да протича без ясно изразени симптоми, а страхът, неудобството и ▶



▶ недостатъчната информираност често отлагат търсенето на медицинска помощ.
Трябва да бъдем и медицински прецизни. Не всяко заболяване може да бъде предотвратено, а подходът към изследванията за рак на простатата трябва да бъде индивидуален и съобразен с възрастта, рисковите фактори и лекарската преценка. Ранното откриване и превенцията не са едно и също. За Astellas водещи са пациентът и неудовлетворените медицински потребности. Иновативните терапии и повишаването на здравната култура са част от една и съща мисия - да помогнем на повече хора да живеят по-дълго и по-добре.

Онкологията се промени драстично през последното десетилетие. Какво можем да очакваме през следващото?
Ако последното десетилетие показа, че можем фундаментално да променим подхода към някои онкологични заболявания, следващото трябва да направи тези възможности по-прецизни, по-достъпни и по-ефективни за отделния пациент.
Имунотерапиите, клетъчните и генните терапии и напредъкът в молекулярната диагностика вече променят представите ни за лечение. Все по-добре разбираме, че ракът е сложна група от заболявания с различна биология и механизми на развитие. Това отваря възможности за терапии, насочени към конкретни характеристики на тумора, и по-добър подбор на пациентите.
Очаквам още по-тясно интегриране на диагностиката и терапията, повече комбинирани подходи и по-широко използване на биомаркери. Изкуственият интелект ще подпомага анализа на данни, откриването на терапевтични мишени и разбирането защо дадено лечение работи при един пациент, но не и при друг.
Голямото предизвикателство обаче е научният напредък да се превърне в реална полза. Една революционна терапия няма пълната си стойност, ако диагностиката закъснява или пациентът няма навременен достъп до необходимото изследване и лечение.
Именно на тази пресечна точка между науката, иновациите и неудовлетворените медицински потребности работим и в Astellas. Целта не е просто да удължаваме живота, а да подобряваме неговото качество и да даваме на пациентите повече време и повече възможности.

Big Data и изкуственият интелект ускориха разработването на нови медикаменти. Продължава ли този процес да се ускорява?
Да, но трябва да разграничаваме ускоряването на отделни етапи от времето, необходимо един нов медикамент да достигне до пациента. Изкуственият интелект, автоматизацията и анализът на големи масиви от данни вече променят начина, по който формулираме научни хипотези, идентифицираме терапевтични мишени и избираме най-перспективните молекули.
Алгоритмите и автоматизираните лаборатории могат да подпомогнат анализа на множество сценарии, да открият закономерности и да насочват ресурсите към най-обещаващите кандидати.
Но трябва да бъдем внимателни с твърдението, че разработването на медикаменти вече универсално се е съкратило от 12-15 на 4-5 години. Клиничните изпитвания, доказването на безопасност и ефикасност и регулаторната оценка остават сложни процеси. Не можем да заменим доказателствата с добра прогноза на алгоритъм.
Истинската промяна е в качеството на решенията. Ако по-рано идентифицираме неподходящите кандидати, по-прецизно избираме пациентските популации и използваме по-ефективно данните, можем да увеличим вероятността научната инвестиция да се превърне в реално лечение.
Следващата стъпка е интеграцията на данните, изкуствения интелект, роботизацията и човешката експертиза. Технологията създава възможност за по-добра наука, когато е съчетана с правилните въпроси, качествени данни и строга научна проверка.

Европа изостава от САЩ и Китай в немалко от новите технологии. Как стоят нещата във фармацевтичната наука и промишленост?
Европа разполага с изключителен научен потенциал, силни университети, изследователски центрове и традиции във фармацевтичната наука. Предизвикателството е да превръщаме тези предимства в иновации с глобален мащаб достатъчно бързо и последователно.
САЩ имат силна среда за достъп до капитал и комерсиализация на научните открития, а Китай инвестира мащабно в технологии и научна инфраструктура. Европа трябва да отговори не просто с повече финансиране, а с по-добра среда за научни изследвания, инвестиции и внедряване на иновации.
Регулациите са важни, но не са единствената причина. Във фармацевтиката високите изисквания за безопасност и ефикасност са задължителни. Въпросът е как да ги гарантираме, без ненужни административни пречки, дублиране и забавяния.
Европа може да създава отлична наука, но ако финансирането, клиничните изследвания, регулаторните процедури и достъпът до пазара са прекалено фрагментирани, част от потенциала се реализира другаде.
Не трябва да избираме между иновации и отговорност. Трябва да докажем, че Европа може да съчетава двете. Конкурентоспособността в здравеопазването е и въпрос на стратегическа устойчивост и на способността пациентите да получават своевременен достъп до иновации.



ДОЦ. Д-Р СВЕТОСЛАВ ЦЕНОВ
е изпълнителен директор на Astellas за България, Унгария, Румъния и Гърция. Завършил е медицина и финанси, доктор по социална медицина и здраван мениджмънт. От 2024 е доцент по клинична фармакология. Член е на Управителния съвет на ARPharM. През годините е бил член на работната група на EFPIA за Централна и Източна Европа и съпредседател на Комисията по здравеопазване към AmCham България.

Как преходът към персонализирана терапия ще промени фармацевтичната индустрия?
Персонализираната медицина променя разбирането, че една терапия може да бъде еднакво подходяща за всички пациенти с една и съща диагноза. Двама души с привидно еднакво заболяване могат да имат различни биологични характеристики, риск и отговор



към лечението.
Бъдещето следователно не е просто в повече лекарства, а в по-прецизни решения за конкретни групи пациенти. Молекулярната диагностика и биомаркерите могат да помогнат да разберем при кого дадена терапия има най-голям потенциал за успех и да ограничим ненужното или неефективно лечение.
За индустрията това изисква научноизследователската дейност да бъде по-тясно свързана с диагностиката, данните и биологията на заболяването. Клиничните изпитвания трябва да показват не само дали едно лекарство действа, но при кои пациенти и с какъв профил на полза и риск.
Здравните системи също трябва да разполагат с достъпна диагностика, подготвени специалисти и качествени данни. Иначе рискуваме персонализираната медицина да остане достъпна само за част от пациентите.
В крайна сметка това е преход от медицина, която лекува диагнозата, към медицина, която разбира пациента в много по-голяма дълбочина.

"Не трябва да избираме между иновации и отговорност. Трябва да докажем, че Европа може да съчетава двете"

Медикаментът срещу рак на простатата, помогнал на над 1,5 милиона пациенти, е с изтичаща патентна защита. Какво ще го замени в портфолиото ви и върху какво работи най-усилено изследователският отдел?
Изтичането на патентната защита е естествен етап от жизнения цикъл на един медикамент. Но по-важният въпрос не е какво ще замени конкретен продукт, а как ще продължим да отговаряме на медицинските потребности, които остават неудовлетворени.
Когато един медикамент е помогнал на толкова много пациенти, това е значимо постижение, но и отговорност. Следващата задача е да надградим този напредък с нови механизми на действие, по-прецизен подбор на пациентите и решения за заболявания, при които възможностите все още са ограничени.
Astellas инвестира в иновативни терапии в области с висока неудовлетворена медицинска потребност, включително онкологията. Важни направления са таргетните терапии, прецизната медицина и използването на биомаркери за идентифициране на пациентите, които биха имали най-голяма полза от конкретно лечение.
Не бих представял бъдещето като механична подмяна на един успешен продукт с друг. Всяка нова терапия трябва да докаже безопасност, ефикасност и допълнителна стойност.
Пациентите не се интересуват от патентните цикли на индустрията. Те искат да знаят какви възможности ще имат утре, ако днес получат трудна диагноза. Нашата отговорност е да продължаваме да работим за този отговор.

Astellas е сред пионерите в роботизацията на научноизследователската дейност със системата Maholo Robotic Cell Culture. Какво представлява тя и каква ще бъде ролята на роботите във фармацевтиката?
Научните открития често изискват изключително повтаряща се и прецизна лабораторна работа. Клетъчните култури например изискват постоянни условия и стриктно ▶

спазване на протоколи. Именно тук роботизацията може да има голямо значение.
Maholo е роботизирана система за автоматизиране на лабораторни операции, свързани с клетъчни култури. Тя подпомага изпълнението на повтарящи се процедури при контролирани условия и стандартизирането на експерименталната работа.
По-важното обаче е как автоматизацията променя организацията на научните изследвания. Когато рутинните дейности бъдат автоматизирани, учените могат да отделят повече време за анализ на резултатите, формулиране на хипотези и решаване на сложни биологични въпроси.
Роботизацията позволява и генерирането на структурирани данни, които могат да бъдат анализирани с помощта на изкуствен интелект. Така експериментът, данните и следващото научно решение могат да бъдат свързани значително по-тясно.
Автоматизацията обаче не компенсира лошия научен дизайн или некачествените данни. Тя увеличава капацитета ни, но отговорността за научната достоверност остава човешка. Затова роботите няма да заменят учените. Те ще позволят на учените да се концентрират върху критичното мислене, научната интуиция и задаването на правилните въпроси.

България поддържа едни от най-ниските цени на лекарствата в Европа. Създават ли тези ниски цени и проблеми?
Достъпът до лечение е фундаментален принцип на всяка устойчива здравна система и е напълно разбираемо държавата да търси механизми за контрол на разходите. Но цената трябва да се разглежда заедно с наличността и своевременния достъп до лечение.
Ниска цена не означава автоматично добър достъп. Важно е дали медикаментът е наличен, дали се заплаща от публичната система и дали пациентът може да го получи навреме. Ако ценовата политика прави предлагането на определен продукт икономически неустойчиво или забавя навлизането на иновации, крайният резултат може да бъде ограничен избор за пациентите.
Това не означава, че решението е лекарствата да бъдат по-скъпи. Трябва да намерим баланс между достъпност, устойчивост на публичните финанси и стимули за иновации. Най-ниската цена на опаковката невинаги означава най-нисък общ разход. Ефективното лечение може да предотврати усложнения, хоспитализации и загуба на работоспособност.
България има нужда от предвидима и балансирана лекарствена политика, която защитава пациентите днес, без да ограничава възможностите им утре. Целта не е да плащаме повече, а да получаваме повече здраве срещу всеки инвестиран лев.

"Особено в науката трябва да дадем на талантливите хора възможност не просто да работят в България, а да правят наука на международно ниво от България. Бизнесът също има роля чрез клинични изследвания, партньорства с медицински и академични центрове, обучения и обмен на експертиза. Но задържането на хора изисква съвместни усилия на държавата, университетите, лечебните заведения и бизнеса"

България се утвърди като център за клинични изследвания. Има ли перспективи да запази тези позиции?
България има реални предимства в областта на клиничните изследвания: подготвени медицински специалисти, опитни екипи и лечебни заведения, участващи в международни проекти. Това носи възможности за медицинската наука, пациентите, здравната инфраструктура и професионалното развитие на специалистите.
Но тези позиции не се запазват автоматично. Клиничните изследвания са международно конкурентна среда, в която значение имат качеството на изследователските центрове, предвидимостта на процедурите, възможностите за набиране на пациенти и капацитетът на екипите.
България трябва да направи участието в клинични изследвания по-лесно и предвидимо, без компромис с качеството и безопасността. Не бива да подценяваме и човешкия капитал. Клиничното изследване зависи от екипи, които разбират науката, спазват високи етични стандарти и могат да работят в международна среда.
За Astellas клиничните изследвания са съществена част от пътя на иновациите към пациентите. Те генерират доказателствата, необходими за установяване на безопасността и ефикасността на новите терапии.
България има потенциал да надгради постигнатото, ако разглежда клиничните изследвания като стратегическа инвестиция в науката, специалистите и бъдещето на здравеопазването.

Повишаването на доходите в България има ли ефект върху задържането на млади лекари и учени в страната?
Повишаването на доходите е важна и необходима предпоставка за задържането на младите специалисти. Не можем да очакваме лекарите и учените да поемат огромна отговорност и да инвестират години в образование, без адекватно възнаграждение. Конкурентното заплащане е и въпрос на способността на България да запазва човешкия си капитал.
Но доходите са само част от уравнението. Младите лекари и изследователи търсят среда, в която могат да се развиват професионално, да работят с модерни технологии, да участват в научни проекти и да имат перспектива за кариера. Без специализация, качествено менторство, съвременна инфраструктура и ясни възможности за развитие по-високата заплата не е достатъчна.
Особено в науката трябва да дадем на талантливите хора възможност не просто да работят в България, а да правят наука на международно ниво от България.
Бизнесът също има роля чрез клинични изследвания, партньорства с медицински и академични центрове, обучения и обмен на експертиза. Но задържането на хора изисква съвместни усилия на държавата, университетите, лечебните заведения и бизнеса.
В крайна сметка най-ценният ресурс на една здравна система са хората, които могат да използват технологиите, да създават ново знание и да превръщат иновациите в по-добри резултати за пациентите. Ако искаме устойчива здравна система, трябва да инвестираме и в хората, които ще определят медицината на следващото десетилетие. ■

А ТИ КАКВО ЧАКАШ



Вземи ипотечен кредит

ДОМ ЗА ТЕБ.

Времето е сега.

35 години

Централна Кооперативна Банка
Важният си ти.

*5050
www.ccbank.bg

IF WE WANT A SUSTAINABLE HEALTHCARE SYSTEM, WE MUST INVEST IN PEOPLE

Assoc. Prof. Svetoslav Tsenov, Executive Director of Astellas for Bulgaria, Hungary, Romania, and Greece, talks to The Inflight Magazine

By KALIN ANGELOV / Photography IVAYLO PETROV

One of the main problems within the healthcare sector in Bulgaria is the excessive focus on treatment at the expense of prevention and prophylaxis. How can this balance be shifted? Are there any visible attempts to do so?

The problem is that we continue to view healthcare primarily as a system for reacting to diseases, rather than as a system for managing health. We tend to invest only after a person is already ill, instead of seizing opportunities to prevent disease, detect it early, or mitigate its consequences.

Prevention is not an optional expense to be covered only when there are surplus funds. It is an investment in human capital, economic productivity, and societal resilience. Late diagnosis implies not only more complex treatment but also missed opportunities for the patient, their family, and society as a whole.

To shift this balance, we must change the incentives within the system. We need organised screening programs, accessible preventive care, higher levels of health literacy, and consistent monitoring of outcomes. General practitioners must be empowered and incentivised to address not just the disease itself, but also the underlying risk factors. We see positive initiatives, but the challenge lies in transforming them into a coherent national policy with clear goals, sustainable funding, and measurable outcomes. Prevention must be a shared responsibility among the state, medical professionals, employers, the business sector, and citizens. After all, the best healthcare system is not the one that treats the greatest number of diseases, but the one that generates the most healthy years of life.

Astellas is an active advocate for prostate cancer prevention, even though it also manufactures a medication for its treatment. What is the motivation behind this?

To me, there is no contradiction here. On the contrary, it is a natural extension of the responsibility a pharmaceutical company bears toward patients and society.

Our work neither begins nor ends with a single medication. It starts with understanding unmet medical needs and continues with efforts to improve health outcomes. If we can contribute to better awareness, early recognition of risk, and timely consultation with a physician, that itself holds value.

Prostate cancer is a prime example. The disease can progress for a long time without clear symptoms, while fear, embarrassment, and a lack of information often delay the decision to seek medical help.

We must also be medically precise. Not every disease can be prevented; furthermore, the approach to prostate cancer screening must be individualised, taking into account age, risk factors, and a physician's clinical judgment. Early detection and prevention are not the same thing. At Astellas, the patient and unmet medical needs are the top priority. Innovative therapies and the advancement of health literacy are part of the same mission: to help more people live longer and better lives. ▶



ASSOC. PROF. SVETOSLAV TSENOV, MD, PHD, serves as the Executive Director of Astellas for Bulgaria, Hungary, Romania, and Greece. He holds degrees in both Medicine and Finance, and a PhD in Social Medicine and Healthcare Management. As of 2024, he is an Associate Professor of Clinical Pharmacology. He is a member of the Board of Directors of ARPharM. Over the years, he has served as a member of the EFPIA working group for Central and Eastern Europe and as Co-Chair of the Healthcare Committee at AmCham Bulgaria.

Oncology has changed drastically over the last decade. What can we expect in the next one?

If the last decade demonstrated that we can fundamentally alter the approach to certain oncological diseases, the next decade should focus on making these capabilities more precise, more accessible, and more effective for the individual patient.

Immunotherapies, cell and gene therapies, and advancements in molecular diagnostics are already reshaping our understanding of treatment. We are increasingly recognising that cancer is a complex group of diseases, each with distinct biology and mechanisms of development. This opens the door to therapies targeted at specific tumour characteristics, as well as improved patient selection.

I anticipate an even tighter integration of diagnostics and therapy, a greater emphasis on combined approaches, and more widespread use of biomarkers. Artificial intelligence will assist in data analysis, the identification of therapeutic targets, and understanding why a specific treatment works for one patient but not for another.

The major challenge, however, lies in translating scientific progress into tangible benefits. A revolutionary therapy loses much of its value if diagnostics are delayed, or if a patient lacks timely access to the necessary testing and treatment.

It is precisely at this intersection—where science, innovation, and unmet medical needs converge—that we at Astellas operate. Our goal is not merely to extend life, but to enhance its quality, providing patients with more time and greater options.

Big Data and artificial intelligence have accelerated the development of new treatments. Is this process continuing to accelerate?

Yes, but we must distinguish between the acceleration of specific stages and the total time required for a new medication to reach the patient. Artificial intelligence, automation, and big data analytics are already transforming how we formulate scientific hypotheses, identify therapeutic targets, and select the most promising molecules.

Algorithms and automated laboratories can assist in analysing multiple scenarios, uncovering patterns, and directing resources toward the most promising candidates.

However, we should be cautious about the claim that drug development has now universally shortened from 12–15 years to 4–5 years. Clinical trials, the demonstration of safety and efficacy, and regulatory assessment remain complex processes. We cannot replace empirical evidence with an algorithm's prediction.

The real shift lies in the quality of decision-making. By identifying unsuitable candidates earlier, selecting patient populations more precisely, and utilising data more effectively, we can increase the likelihood that a scientific investment will translate into an actual treatment.



The next step involves the integration of data, artificial intelligence, robotics, and human expertise. Technology enables better science—provided it is combined with the right questions, high-quality data, and rigorous scientific validation.

Europe lags behind the US and China in quite a few emerging technologies. What is the situation in pharmaceutical science and industry?

Europe possesses exceptional scientific potential, strong universities, research centres, and a rich tradition in pharmaceutical science. The challenge lies in transforming these strengths into innovations with a global reach—swiftly and consistently.

The United States offer a robust environment for accessing capital and commercialising scientific discoveries, while China is investing heavily in technology and scientific infrastructure. Europe's response must go beyond merely increasing funding; it requires a better environment for research, investment, and the implementation of innovations.

Regulations are important, but they are not the sole factor. In the pharmaceutical sector, stringent safety and efficacy standards are essential. The question is how to ensure these standards are met without creating unnecessary administrative hurdles, duplication, or delays.

While Europe is capable of producing excellent science, excessive fragmentation—across funding, clinical research, regulatory procedures, and market access—means that some of this potential is realised elsewhere.

We need not choose between innovation and responsibility; rather, we must demonstrate that Europe can successfully combine the two. Competitiveness in the healthcare sector is also a matter of strategic resilience and ensuring that patients have timely access to innovations.

How will the shift toward personalised therapy transform the pharmaceutical industry?

Personalised medicine challenges the notion that a single therapy is equally suitable for all patients with the same diagnosis. Two individuals with seemingly identical conditions may possess distinct biological characteristics, risk profiles, and responses to treatment.

Consequently, the future lies not merely in developing more drugs, but in creating more precise solutions tailored to specific patient groups. Molecular diagnostics and biomarkers can help identify which patients are most likely to benefit from a given therapy, thereby minimising unnecessary or ineffective treatments.

For the industry, this necessitates a closer integration of research and development with diagnostics, data, and disease biology. Clinical trials must demonstrate not only whether a drug is effective, but also for which specific patients—and with what benefit-risk profile.

Furthermore, healthcare systems require accessible diagnostic tools, well-trained specialists, and high-quality data. Otherwise, there is a risk that personalised medicine will remain accessible only to a subset of patients.

Ultimately, this represents a transition from a medical approach that treats a diagnosis to one that understands the patient at a much deeper level.

A prostate cancer medication that has helped over 1.5 million patients is approaching the expiration of its patent protection. What will replace it in your portfolio, and what is your research department currently focusing on most intensively?

The expiration of patent protection is a natural stage in a medication's life cycle. However, the more important question is not what will replace a specific product, but rather how we will continue to address medical needs that remain unmet. When a medication has helped so many patients, it represents a significant achievement—but also a responsibility. The next task is to build upon this progress by developing new mechanisms of action, refining patient selection, and creating solutions for diseases where treatment options remain limited.

Astellas invests in innovative therapies within areas of high unmet medical need, including oncology. Key focus areas include targeted therapies, precision medicine, and the use of biomarkers to identify patients who would derive the greatest benefit from a specific treatment.

I would not describe the future as a simple, mechanical replacement of one successful product with another. Every new therapy must demonstrate safety, efficacy, and added value.

Patients are not concerned with the industry's patent cycles. They want to know what options will be available to them tomorrow should they receive a difficult diagnosis today. It is our responsibility to keep working toward that answer.

Astellas is a pioneer in the automation of research and development through the Maholo Robotic Cell Culture system. What is this system, and what role will robots play in the pharmaceutical sector?

Scientific discovery often requires highly repetitive and precise laboratory work. Cell cultures, for instance, require consistent conditions and strict adherence to protocols. This is precisely where robotisation can make a significant difference.

Maholo is a robotic system designed to automate laboratory operations involving cell cultures. It assists in executing repetitive procedures under controlled conditions and helps standardise experimental work.

More importantly, however, automation is transforming the organisation of scientific research. By automating routine tasks, scientists can dedicate more time to analysing results, formulating hypotheses, and addressing complex biological questions.

Robotisation also enables the generation of structured data that can be analysed using artificial intelligence. Consequently, the experiment, the resulting data, and subsequent scientific decisions can be much more closely integrated.

Nevertheless, automation cannot compensate for poor experimental design or low-quality data.

"I anticipate an even tighter integration of diagnostics and therapy, a greater emphasis on combined approaches, and more widespread use of biomarkers"

While it expands our capacity, the responsibility for scientific validity remains a human one. Therefore, robots will not replace scientists; rather, they will allow scientists to focus on critical thinking, scientific intuition, and asking the right questions.

Bulgaria maintains some of the lowest medicine prices in Europe. Do these low prices also create problems?

Access to treatment is a fundamental principle of any sustainable healthcare system, and it is entirely understandable that the state seeks mechanisms to control costs. However, price must be considered in conjunction with availability and timely access to treatment.

A low price does not automatically equate to good access. What matters is whether a medication is available, whether it is covered by the public system, and whether the patient can obtain it on time. If pricing policy renders the supply of a specific product economically unviable or delays the introduction of innovations, the end result may be limited choices for patients.

This does not mean the solution is to make medicines more expensive. We must strike a balance between affordability, the sustainability of public finances, and incentives for innovation. The lowest price per package does not always translate to the lowest total cost. Effective treatment can prevent complications, hospitalisations, and the loss of the ability to work.

Bulgaria needs a predictable and balanced pharmaceutical policy—one that protects patients today without restricting their options for tomorrow. The goal is not to pay more, but to achieve better health outcomes for every lev invested.

Bulgaria has established itself as a hub for clinical trials. Are there prospects for maintaining this position?

Bulgaria possesses genuine advantages in the field of clinical research: well-trained medical professionals, experienced teams, and healthcare institutions that participate in international projects. This brings opportunities for medical science, patients, healthcare infrastructure, and the professional development of specialists.

However, these positions are not maintained automatically. Clinical research is an internationally competitive environment where the quality of research centers, the predictability of procedures, patient recruitment capabilities, and the capacity of the teams are all crucial.

Bulgaria must make participation in clinical research easier and more predictable, without compromising quality or safety. Furthermore, we must not underestimate human capital. Clinical research relies on teams that understand the science, adhere to high ethical standards, and are capable of working in an international environment.

For Astellas, clinical research is an essential part of the journey that brings innovations to patients. It generates the evidence required to establish the safety and efficacy of new therapies.

Bulgaria has the potential to build upon its achievements, provided it views clinical research as a strategic investment in science, professionals, and the future of healthcare.

Does the rise in income levels in Bulgaria have an impact on retaining young doctors and scientists in the country?

Rising income levels are an important and necessary prerequisite for retaining young specialists. We cannot expect doctors and scientists to shoulder immense responsibility and invest years in their education without adequate remuneration. Competitive pay is also a matter of Bulgaria's ability to retain its human capital.

However, income is only one part of the equation. Young doctors and researchers seek an environment where they can develop professionally, work with modern technologies, participate in scientific projects, and have clear career prospects. Without opportunities for specialisation, high-quality mentorship, modern infrastructure, and defined paths for professional growth, a higher salary alone is not enough.

In the field of science, in particular, we must provide talented individuals with the opportunity not merely to work in Bulgaria, but to conduct research at an international level while based in Bulgaria.

The business sector also plays a role through clinical research, partnerships with medical and academic centres, training programs, and the exchange of expertise. However, retaining talent requires a collaborative effort involving the state, universities, healthcare institutions, and the private sector.

Ultimately, the most valuable resource in any healthcare system is its people—those capable of utilising technology, generating new knowledge, and translating innovations into better patient outcomes. If we aspire to a sustainable healthcare system, we must invest in the very people who will shape the medicine of the coming decade. ■



INVESTOR FINANCE FORUM

събитие на investor.bg

17 ноември | 10:00
Интер Експо Център

- Икономика под натиск: инфлация, нови рискове и Ормузкият фактор - цената на геополитиката
- Новата инвестиционна реалност - къде са възможностите?
- България в еврозоната - научените уроци
- Българският капиталов пазар - какво предстои

INVESTOR MEDIA PRO
investormediapro.bg

генерални партньори

Postbank igold.

КОЛЕДЕН МУЗИКАЛЕН ФЕСТИВАЛ



ДЪРЖАВНА ОПЕРА ВАРНА

20.11 19:00 ОСНОВНА СЦЕНА
ДОН КАРЛОС
Don Carlos
Опера от Джузепе Верди

24.11 19:00 ОСНОВНА СЦЕНА
ЛЕШНИКОТРОШАЧКАТА
The Nutcracker
Балет от П. И. Чайковски

26.11 19:00 ОСНОВНА СЦЕНА
АБЕЛ ТОМПА
ДИРИГЕНТ
ЕВА КОБОР
ЦИГУЛКА
СИМФОНИЧЕН КОНЦЕРТ

ПРЕМИЕРА
28.11 17:00 ОСНОВНА СЦЕНА
СКРУДЖ
Scrooge
Мюзикъл от Джеймс Лейси

01.12 19:00 ОСНОВНА СЦЕНА
ИСПАНСКИ СТРАСТИ
Spanish Passions
Мултимедиен концерт

04.12 19:00 ОСНОВНА СЦЕНА
ТРАВИАТА
La Traviata
Опера от Джузепе Верди

09.12 19:00 ОСНОВНА СЦЕНА
БОХЕМИ
La bohème
Опера от Джакомо Пучини

11,12.12 19:00 ОСНОВНА СЦЕНА
НА ХУБАВИЯ СИН ДУНАВ
Gala Concert
ГАЛА КОНЦЕРТ - Валсове и полки

15.12 19:00 ОСНОВНА СЦЕНА
ЛЕБЕДОВО ЕЗЕРО
Swan Lake
Балет отт П. И. Чайковски

17.12 19:00 ОСНОВНА СЦЕНА
СНЕЖАНКА И СЕДЕМТЕ ДЖУДЖЕТА
Snow White
Балет от П. И. Чайковски, С. Рахманинов и Ц. Пуни

18.12 19:00 ОСНОВНА СЦЕНА
ПАВЕЛ БАЛЕВ
ДИРИГЕНТ
ЛЮДМИЛ АНГЕЛОВ
ПИАНО
СИМФОНИЧЕН КОНЦЕРТ

20,21.12 14 и 19:00 ОСНОВНА СЦЕНА
ЛЕШНИКОТРОШАЧКАТА
The Nutcracker
Балет от П. И. Чайковски

23.12 19:00 ОСНОВНА СЦЕНА
КОЛЕДЕН КОНЦЕРТ
Christmas Concert
Диригент Григор Паликаров

30.12 19:00 ФКЦ Зала
THE BEST OF ROCK
The Best of Rock
Мултимедиен концерт

Билети на касата на Операта и чрез мрежите на eventim и Grabo
www.operavarna.com


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

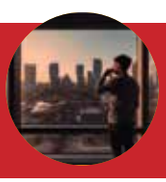


42 | УЛИЦИТЕ НА ГНЕВА
THE STREETS OF ANGER

40 | КАЛЕЙДОСКОП
КАЛЕЙДОСКОП



46 | АДРЕСИ ОТ БЪДЕЩЕТО
ADDRESSES FROM THE FUTURE





В ИГРАТА НА ВЛАКОВЕ БЪЛГАРИЯ Е ПОСЛЕДНА

BULGARIA LAGS BEHIND IN THE RAILWAY RACE

Влакът е идеалният транспорт на бъдещето: екологичен, надежден и евтин. Европа акцентира сериозно върху развитието на железниците в последните години и си има своите отличници - но също и своите двойкаджии. България за съжаление се нарежда във втората група. Страната все още остава сред последните в Европа, що се отнася до пътнико-километри на жител - едва 226, с което изпреварва единствено Гърция (69) и Литва (226). За сравнение Австрия оттмита 1588 км, Франция - 1606, а рекордьорът Унгария - 1692 км.

Откриването на новата отсечка от Септември до Пловдив, влаковете по която развиват рекордните за българските железници 160 км/ч, е положителна стъка. Но завършването на цялата линия, която трябва да свърже системата на БДЖ с далеч по-бързите турски железници, ще стане най-рано през 2031 година.

Единствената що-годе утешителна статистика за България се отнася до дела на електрификация на железниците. По този показател страната е един от двата лидера в целия Балкански регион със 74.6%, отстъпвайки само на Черна Гора. В Румъния делът на електрифицираните жп линии е 38%, в Сърбия - 38.6%, в Гърция - 37.1%. Дори и в Западна Европа само три държави имат по-висок дял електрифицирани железни пътища - Швейцария (99.8%), Белгия (88%) и Швеция (75%).

The train is the ideal mode of transport for the future: eco-friendly, reliable, and affordable. In recent years, Europe has placed a strong emphasis on railway development; while some nations have excelled, others have fallen far behind. Unfortunately, Bulgaria falls into the latter category. The country remains among the lowest in Europe in terms of passenger-kilometers per inhabitant—just 226—placing it ahead of only Greece (69) and Lithuania (226). For comparison, the figure is 1,588 km for Austria, 1,606 km for France, and a leading 1,692 km for Hungary.

The opening of the new section between Septemvri and Plovdiv—where trains reach speeds of 160 km/h, a record for the Bulgarian railway network—is a positive step. However, the completion of the entire line, which is intended to connect the Bulgarian State Railways (BDZ) network with the significantly faster Turkish railway system, is not expected until 2031 at the earliest.

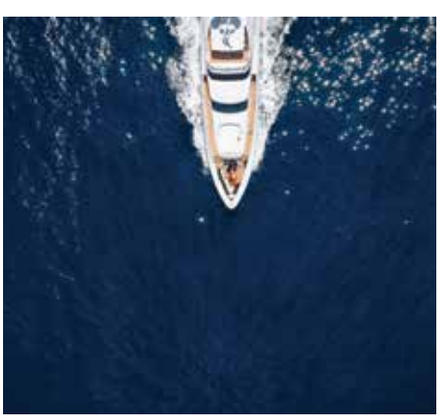
The only somewhat encouraging statistic for Bulgaria concerns the electrification of its railways. By this metric, the country ranks as one of the top two in the entire Balkan region, with 74.6% of its network electrified—trailing only Montenegro. In contrast, the share of electrified railway lines is 38% in Romania, 38.6% in Serbia, and 37.1% in Greece. Even in Western Europe, only three countries have a higher share of electrified railways: Switzerland (99.8%), Belgium (88%), and Sweden (75%). ■

НЕВОЛИТЕ НА СОБСТВЕНИЦИТЕ НА ЛУКСОЗНИ ЯХТИ

THE WOES OF LUXURY YACHT OWNERS

Европа страда от нарастващ дефицит на пристанища за луксозни, големи яхти, пише FT. С рязкото увеличаване на броя на милионерите в последните години, набъбва броят и на плавателните съдове в европейски води. Според консултантската компания McKinsey, всяка година към флотилията луксозни яхти (дълги над 12 метра) се присъединяват нови около 8,000 съда, и общият им брой е вече над 210,000 - при едва около 160 хиляди стоянки за тях в луксозните марини на Европа. Колкото до "суперяхтите" (с дължина над 30 метра), само за едно десетилетие те са се увеличили с 40%, достигайки 6239 съда. По света съществуват около 6000 луксозни марини за големи яхти, но две трети от тях са само в Съединените щати.

Europe is facing a growing shortage of berths for large, luxury yachts, reports the FT. With the sharp rise in the number of millionaires in recent years, the number of vessels in European waters has also surged. According to the consulting firm McKinsey, approximately 8,000 new vessels join the fleet of luxury yachts (those over 12 meters in length) every year. The total number now exceeds 210,000—yet there are only about 160,000 available berths for them in Europe's luxury marinas. As for "superyachts" (vessels over 30 meters long), their numbers have grown by 40% in just one decade, reaching 6,239. Globally, there are around 6,000 luxury marinas for large yachts, but two-thirds of these are located in the United States alone. ■



DETELINA'S

nuts and dried fruit

A new ritual of taste



SCAN ME



УЛИЦИТЕ НА ГНЕВА

От Белград до Рим и Париж: прилики и разлики в протестите на XXI век

Текст **БОЙКО ВАСИЛЕВ** / Фотография **iSTOCK**

Възможно ли е да закъснеят? Поглеждам часовника: още пет минути. И тогава чувам свирки, барабани и скандирания. Колоните маршируват към мен по белградския мост „Газела“, който ще бъде блокиран за седем часа. Протестиращите сръбски студенти се оказват по-точни, отколкото очаквах.

ПЪРВОТО, КОЕТО ПРАВИ ВПЕЧАТЛЕНИЕ, е организацията. Въпреки, че нямат лидери, студентите действат в пълен синхрон. Никой не дава повече от едно интервю. Днес говори един, после друг – без повторения. Така объркват службите, властите и таблоидите, които постоянно се опитват да ги тормозят. Моля за интервю. „Подайте молба, ще решим“. Всичко се обсъжда и гласува на т.нар. пленуми. Веднъж взети, решенията се изпълняват точно. Конспирацията е желязна: нищо не излиза отвътре. Никой така и не разбра за техните листи, до последно. И никой не узна намеренията им, до победата.

СЪЩО ТАКА ДО ПОСЛЕДНО НИКОЙ не разбра какво мислят те за геополитиката. Една тема ги държеше заедно: борим се с корупцията, искаме правова държава, справедливост и правила.
Това е модел. След като отразявах сръбските студенти цели две години, лесно мога да го разпозная.
В Гърция два влака се сблъскаха челно през 2023, десетки загинаха. Избухнаха протести; на улицата излязоха предимно младежи. През 2025 пожар в нощен клуб в Кочани, Северна Македония, уби 60 души и рани 195. После в цялата страна се проведоха масови събрания в памет на загиналите и с искане за справедливост. И в Тирана младите са на улиците. Не искат албанската природа да стане жертва на сделките между техния премиер и семейството на Доналд Тръмп. Моделът е ясен: корупция, после протест.

А ТОВА НА ЗАПАД НЕ Е ЛИ СЪЩОТО?
Кадърът се сменя. Вървя по Булеварда на Републиката в прекрасния Екс-ан-Прованс, Южна Франция. И изведнъж, ги виждам срещу мен: младежко шествие, което скандира лозунги. Сякаш се забавляват, докато твърдят, че правят история. Френските младежи протестират срещу неремонтираните училища в крайните квартали, където тоалетни-



те не работят и се разхождат плъхове. Твърдят, че системата не работи за тях, онеправданото малцинство – пролетариите на глобализирания свят на остарелите бумъри.
Ден по-късно ги видях в Ница. А след още два дни внедрилите се сред тях хулигани щурмуваха Париж, Лион, Марсилия, Лимож – и също Торино, Рим и Мадрид.
Наистина ли е същото?

ДА ЗАПОЧНЕМ С КОРЕНА. На Балканите имаме внезапен инцидент – паднала козирка, катастрофа с влакове, изгоряла дискотека. Във Франция – постепенно сриване на една публична услуга, и то не навсякъде. На Балканите става дума за корупция, на Запад – за немощ. Общото е в това, че държавата не дава това, което е обещала.

После – организацията. Тук контрастът е поразителен. Белградските студенти не допуснаха ескалация, запазиха редиците си сплотени и не позволиха да бъдат яхнати от политически сили. Сами станаха сила и затова победиха. На Запад протестите излязоха извън контрол и бяха обяздени от крайната левица, от което накрая ще спечели крайната десница.

И ТРЕТО – ЕВРОПА. Сръбските младежи ми казаха, че се чувстват сами, изоставени от един Запад, зает с Украйна и със собствените си интереси. Те никога не развяха знамената на Европейския съюз: на техните митинги можех да видя само синьо-бяло-червеното знаме на Сърбия. Сега самият Запад е на улицата и търси себе си в едно все по-неясно бъдеще.

На Балканите младежта търси изгубената демокрация и правовата държава. На Запад са сякаш уморени от тях. Корупцията, а не геополитиката е новото голямо разделение на Балканите. Западният свят пък усеща, че младежите отдавна не са тези, които движат Европа напред. Кой тогава е идеалът? В един свят без утопия, всичко прилича на дистопия.

И ВЪОБЩЕ, ЗАЩО ГОВОРИМ за Европа и Балканите, за Изток и Запад? Новото разделение не минава между посоките на Стария континент и неговите стари идеологически и геополитически пунктири.
То минава между улицата и държавата – навсякъде. А това вече носи много тревоги, безпокойство и гняв. ■



THE STREETS OF ANGER

From Belgrade to Rome and Paris: similarities and differences in 21st-century protests

By BOYKO VASILEV / Photography iSTOCK

Could they be late?

I glance at my watch: five minutes to go. Then I hear whistles, drums and chants. The columns are marching towards me across Belgrade's Gazela Bridge, which is about to be blocked for seven hours. The Serbian student protesters turn out to be more punctual than I expected.

THE FIRST THING THAT STRIKES ME is their organisation. Although they have no leaders, the students act in perfect unison. No one gives more than one interview. One person speaks today, another tomorrow—no repetition. This is how they keep the security services, the authorities and the tabloids at bay, all of whom are constantly trying to harass them. I ask for an interview. "Submit an application and we'll decide." Everything is discussed and put to a vote at so-called plenums. Once decisions are made, they are carried out to the letter.

Their secrecy is ironclad: nothing gets out. No one ever found out what their lists contained—not until the very end. And no one knew what they were planning until they had won.

NOR DID ANYONE DISCOVER, until the very end, what they thought about geopolitics. One cause held them together: we are fighting corruption; we want the rule of law, justice and rules.

This is a pattern. Having covered the Serbian students for two full years, I can recognise it easily.

In Greece, two trains collided head-on in 2023, killing dozens. Protests erupted, with young people making up most of those who took to the streets. In 2025, a fire at a nightclub in Kočani, North Macedonia, killed 60 people and injured 195. Mass gatherings were then held across the country to commemorate the victims and demand justice. Young people are also out on the streets in Tirana. They do not want Albania's natural environment to become a casualty of deals between their prime minister and the family of Donald Trump. The pattern is clear: corruption, then protest.

But isn't it the same in the West?

THE SCENE CHANGES. I am walking along the Cours Mirabeau in beautiful Aix-en-Provence, in southern France. Suddenly, I see them coming towards me: a youth march, chanting slogans. They seem almost to be enjoying themselves as they claim to be making history. French young people are protesting against schools in the suburbs that have been left unrepaired, where the toilets do not work and rats roam the corridors. They say the system does not work for them—for a disadvantaged minority, the proletariat of a globalised world shaped by ageing boomers.

I saw them in Nice the following day. Two days later, hooligans who had infiltrated their ranks stormed Paris, Lyon, Marseille and Limoges—and also Turin, Rome and Madrid.

Is it really the same thing?



LET US START WITH THE ROOT CAUSE. In the Balkans, there is a sudden incident: a collapsed canopy, a train crash, a nightclub going up in flames. In France, there is the gradual deterioration of a public service—and not everywhere. In the Balkans, the issue is corruption; in the West, it is incapacity. What they have in common is that the state is failing to deliver what it promised.

Then there is organisation. Here, the contrast is striking. The Belgrade students prevented escalation, kept their ranks united and refused to let political forces hijack their movement. They became a force in their own right—and that is why they won. In the West, the protests spiralled out of control and were taken over by the far left, a development from which the far right will ultimately benefit.

AND THIRD, EUROPE. The Serbian young people told me they felt alone, abandoned by a West preoccupied with Ukraine and its own interests. They never waved European Union flags: at their rallies, the only flags I saw were Serbia's blue, white and red. Now the West itself is out on the streets, searching for its identity in an increasingly uncertain future.

In the Balkans, young people are seeking the democracy and rule of law they have lost. In the West, they seem tired of them. Corruption, rather than geopolitics, is the new great dividing line in the Balkans. The Western world, meanwhile, senses that young people have long ceased to be the ones driving Europe forward. So what, then, is the ideal? In a world without utopia, everything begins to look like dystopia.

And why, in any case, do we keep talking about Europe and the Balkans, East and West? The new divide does not run between the points of the compass on the Old Continent, nor along its old ideological and geopolitical fault lines. It runs between the street and the state—everywhere. And that is already a cause for deep concern, unease and anger. ■

АПИС
Силата на информацията

Новости от Апис

Специализирана информационна услуга

ОБЩИНСКИ НОРМАТИВНИ АКТОВЕ

В условията на динамична бизнес среда и непрекъснато променящи се в съответствие с нея правни норми и регулаторни изисквания, се явява необходимостта от подпомагане на бизнеса и публичния сектор в изграждането на ефективни вътрешни процеси и управленски практики за прилагане на нормативните изисквания.
Отчитайки тази необходимост, АПИС предлага на клиентите си висококачествени експертни консултантски услуги.

Услугата **ОБЩИНСКИ НОРМАТИВНИ АКТОВЕ** предлага поддържане и публикуване в интернет на актуални консолидирани версии на нормативни актове, приети от общинските съвети.
Тя се извършва чрез поддържането на специално приложение, съдържащо в актуален вид всички действащи актове на съответната община, както и техни предишни редакции, вкл. вече отменени норми. Приложението представлява компактна, уеб-базирана правно-информационна система, чрез която се препраща от раздел „Нормативни актове“ на официалната общинска уеб страница.
Услугата е разработена за две различни ценови групи – за общини на областни градове и за всички останали общини.
Публикуването на общинските нормативни актове в съответствие със законовите изисквания за прозрачност е от изключително важно значение за повишаването на доверието на гражданите в работата на общинския съвет и местната администрация.

Как тази услуга на Апис помага на общините да скъсят пътя на гражданите до актовете, които общинския съвет приема?

Поддържането на актуални редакции след всяко изменение на общинската нормативна уредба, на предишни редакции, които са от значение за правоотношения, възникнали в миналото, както и създаването на удобни средства за свързване, систематизиране и търсене на правните документи, изискват значителни усилия от юридическите екипи и ИТ експертите на общините, които често влизат в противоречие с тяхната натовареност с други задачи. Именно с оглед на подобни затруднения АПИС създаде услугата „Общински нормативни актове“, която вече се ползва с доверието на редица български общини.
Можете да разгледате приложенията на общините, които вече са интегрирали услугата, на следния адрес: https://obshtini.bg/

Услугата обхваща следните компоненти:

- Персонализиране на уеб приложението:
  - Персонализиране на интерфейса – поставяне на лого и название на общината или общинския съвет;
  - Персонализиране на класификационните структури (папки) с документи.
- Обработка и публикуване на първоначалния корпус от консолидирани текстове на действащите към момента актове:
  - конвертиране на файловете с документи до необходимия формат;
  - нанасяне на всички изменения и допълнения в текста на нормативните актове и привеждането им в актуално състояние.
- Създаване на времеви версии (исторически редакции на акта съгласно измененията във времето) и текуща поддръжка след всяко последващо изменение.

АПИС запазва лидерските си позиции на българския пазар в областта на информационните технологии не само с богатото портфолио от утвърдени с качеството си правноинформационни продукти и тяхното развитие и усъвършенстване, а и с разработването и предлагането на висококачествени експертни консултантски услуги в помощ на бизнеса и публичния сектор.



АДРЕСИ ОТ БЪДЕЩЕТО

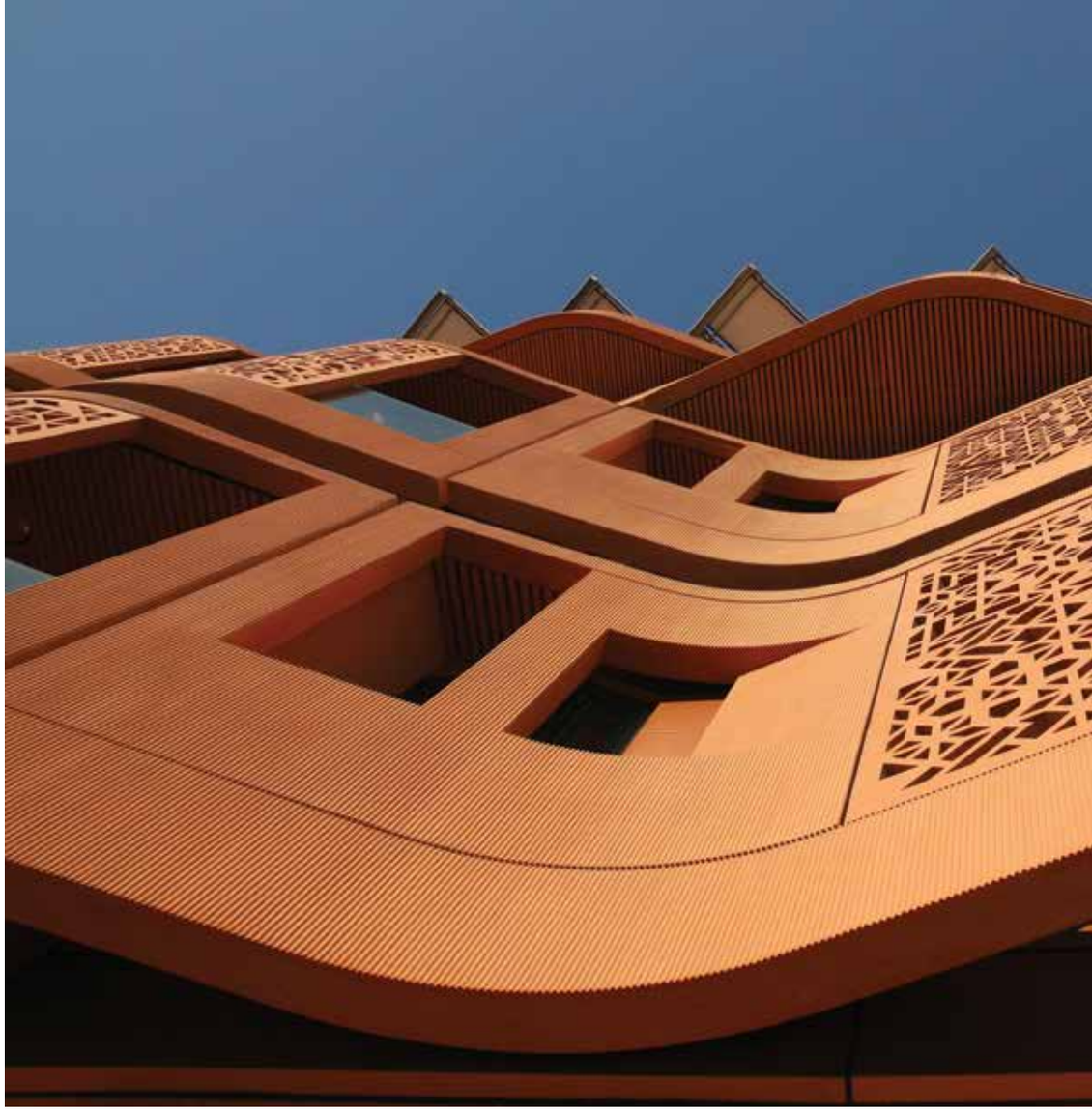
Трима от четирима души на планетата вече са градски жители. Четири от градовете, които очертават утрешния ден на архитектурата и планирането

Текст **ЕМИЛ ИВАНОВ** / Фотография **iSTOCK**

Човекът в модерния си вид (Homo Sapiens) има зад гърба си около 300,000 години история. Никога в нея обаче той не е преживявал по-мащабна миграция от тази в момента.

УБЕДЕТЕ СЕ САМИ: В НАЧАЛОТО НА XIX ВЕК едва 2% от хората в света са обитавали градски зони. В началото на XXI век за пръв път в градовете живеят повече хора, отколкото в селските райони. А днес населението на градовете, ако включим и предградията, е вече 80%, срещу едва 20% селско население. Ако през 1975 в света имаше само три мегаполиса (градове с над 10 милиона жители), днес те са 33. Прогнозите са до 2050 някои от най-големите градове да се слеят в мегарайони с население 100 и повече милиона души. Ако урбанизацията запази темпото си, това означава, че през всяка от следващите 40 години градовете ще трябва да приютяват по 69 млн. нови жители - колкото цялото днешно население на страна като Франция. По тази причина в ръцете на архитектите е поверена може би най-отговорната задача - да преосмислят изцяло концепцията за града. Дали те ще последват северноамериканския модел – разпръснати предградия, свързани с магистрали, или ще изберат компактността на Хонконг и Сингапур? Градската ▶





▶ революция може да се окаже решение на много от нашите екологични и социални проблеми, и да позволи на хората да обитават планетата по най-устойчивия начин – независимо от безпрецедентната си численост. Още повече, че колкото по-гъсто е населен, толкова по-производителен, ефективен и могъщ става градът.

ИЗЧИСЛЕНО Е, ЧЕ АКО НАСЕЛЕНИЕТО НА ЕДИН ГРАД се удвои, средните заплати в него се покачват до 15%, а използването на ресурси и вредните емисии спадат с 15% заради по-ефективното приложение на инфраструктурата и обществения транспорт.
Някои от "градовете на бъдещето" днес са все още само хартиени скици. Други бяха замразени заради икономическата криза. Трети лека-полека придобиват материален вид. Макар да изглеждат много различно един от друг, те се обединяват около предлагането на един нов начин на живот – чрез "умни" сгради, енергийно ефективна инфраструктура, минимално използване на изкопаеми горива, много зелени пространства и улици, насърчаващи пешеходството.

ТИЕНДЗИН, КИТАЙ. Урбанизацията е един от най-важните фактори за феноменалния икономически растеж на Китай през последните четири десетилетия. В началото на миналото десетилетие вече над половината население на страната живееше в градове. Към края на миналата година делът на градското население бе вече 68%.
Самият Тиендзин, чиито древни стени датират от 1404 година, не изглежда като града на бъдещето. Но в околностите му през последните десетилетия бе построен така наречения SSTEC (съкращение от Sino-Singapore Tianjin Eco-City).
Замислен като най-големия "еко-град" в света, този проект бе съвместно дело на китайското и сингапурското правителство, замислен да подслони 350 000 жители в зелена, нисковъглеродна среда с размерите на половин Манхатън. Мястото - някогашно промишлено сметище за токсични отпадъци, е избрано умишлено, за да докаже, че дори такъв район може да бъде изчистен и превърнат в нещо полезно. Една трета от енергията, използвана в града, е без вредни емисии – от слънце, вятър и подземни помпи, които използват температурната разлика в различните земни слоеве за производство на енергия. Някои от големите световни корпорации тестваха тук най-новите си изобретения. Philips например изпробва новото си интелигентно градско осветление, което е чувствително към звуци и движения и съответно се включва само когато по улицата преминава някой. Сградите имат "умен" контрол – щорите на прозорците ще се спускат и вдигат автоматично, за да регулират светлината и температурата. Сред нововъведенията е и пневматична система за събиране на отпадъците, която ще премахне нуждата от камиони за смет. Въпреки че традиционните автомобили не са забранени, всички разстояния в града могат да бъдат изминати пеша или с велосипед, така че хората да не се чувстват изолирани. На всеки 500 м има съоръжения за отмора.
За разлика от повечето планирани еко-градове, този е завършен и вече има обитатели - над 120,000 души (по-малко от планираните до 2020 над триста и петдесет хиляди, но постепенно темпото на преселване се ускорява).

СОНДО, ЮЖНА КОРЕЯ. През 2030 пътуванията в глобален мащаб ще бъдат близо три пъти повече, отколкото през 2010, а летищата все повече ще запричичват на градове. Построен на 60 км южно от Сеул върху суша, отвоювана от Жълто море, Сондо, част от свободната икономическа зона на Инчон, е най-яркият пример за аеротрополис - град, който се издига около голямо летище, вместо да го изолира в покрайнините си. Сондо е проектиран да бъде входната врата към останалата част на Азия за международните корпорации и техните служители. Строителството му започна през 2003 и ще приключи до 2030.
Сондо е на път да се превърне в един от най-зелените градове на планетата, като над 40% от територията му е запазена за паркове. Аеротрополисът използва драстично по-малко количество вода и електричество от един традиционен град със същите размери, и изхвърля с две трети по-малко вредни газове. Цялата използвана вода се рециклира.
Разстоянието, което всеки жител изминава пеша или с велосипед до

ЧИСЛА

Двама души се преместват да живеят от село в града всяка секунда.
80% от глобалния БВП се генерира в градовете.
75 до 80% от глобалното потребление на енергия се пада на градовете.



магазин, офис или училище, е внимателно пресметнато, така че да няма нужда от автомобили. Броят на жителите вече надхвърля 167,000, а още четвърнт милион идват тук всеки ден на работа. .

Според някои аеротрополисът е бъдещето на градското планиране. Само Китай ще има нужда от 500 града като Сонгдо до 2030 година, за да подслони и осигури работа на градско население от 1 млрд. души. През следващите 5 години правителството на страната планира да инвестира 230 млрд. долара и да построи 45 нови летища, увеличавайки общия им брой от 175 на 220.

МАСДАР, ОБЕДИНЕНИ АРАБСКИ ЕМИРСТВА. Представете си, че вместо да се борите с уличния трафик зад волана или да се блъскате с непознати в претъпканото метро, сутрин отивате на работа в тиха кабинка, захранвана от Слънцето и водена от магнити през лабиринт от подземни тунели с комфортните 24 км в час.

В сърцето на богатите на петрол Обединени арабски емирства, само на 17 км източно от центъра на Абу Даби, расте един нов град, който ще има нулеви въглеродни емисии. Започнат през 2006, Масдар е проект на стойност над 22 млрд. долара. Планът бе до 2025 той да има над 50,000 жители, но много от строителните работи бяха отлагани многократно във времето, така че днешният брой на обитателите е едва около 15,000. Те обаче разчитат изцяло на възобновяеми енергийни източници и изхвърлят минимално количество отпадъци. Водата се рециклира и използва многократно, докато не стане плътна като сироп.

Енергията идва от фотоволтаична централа, която при построяването си бе най-голямата в Близкия изток. Планирани са също водна и вятърна електроцентрали за по-добър баланс, но и те още не са факт.

Заради проблеми с финансирането отпаднаха и други идеи - като тази градът да бъде построен на 7-метрова основа, за да се използва максимално морският бриз (идеята беше приложена само за центъра на града). В плановете обаче остана вятърната кула – куха тръба на стоманени крака с ширина 6 метра и височина от пет етажа, която улавя вятърните течения над града и ги насочва надолу към уличките, за да ги охлажда.. Кулата не е съвременно изобретение – тя е използвана от арабите векове преди петролът да направи тази част на света толкова богата. В Масдар технологията само е осъвременена – инженерите използват компютърно управлявани прозорчета за вентилация на върха на съоръжението за максимална ефективност, а панелите се отварят и затварят според преобладаващите ветрове.

Улиците са тесни, а сградите - максимално сгъстени, за да хвърлят сянка една върху друга и над дворовете помежду им, което облекчава пешеходците и улеснява охлаждането на помещенията. Архитектите обещават да направят така, че хората в Масдар да усещат 20 градуса по-ниски температури от реалните.

В Масдар няма автомобили – всички коли трябва да бъдат оставени в гараж пред масивната стена, обикаляща града (отново арабска техника за защита от горещините). Единственото разрешено превозно средство са малките бели кабинки без шофьор, които се движат чрез сензори, за да избегнат сблъсъци помежду си.

Финансовата криза от 2008 оряза чувствително бюджета на мегапроекта и принуди архитектите и инженерите да посвият още от своите амбиции. Масдар смяташе да обезсолява водата си, използвайки слънцето, но водата от местните кладенци се оказа три пъти по-солена от тази в Персийския залив и превръщането ѝ в питейна би било твърде енергоемко. Засега пестенето на водните ресурси се гарантира от високоефективни уреди, душове с ниски стойки, диференцирани тарифи на водата, умни водомери и преработена отпадна вода, рециклирана за напояване.

ГРИЙНСБЪРГ, САЩ. Не е речено непременно, че плановете за градовете на бъдещето трябва да работят с небостъргачи и със стотици хиляди хора. Добър пример за интелигентно планиране в малък мащаб е Грийнсбърг - едно малко градче в американския град Канзас, което допреди двайсетина години бе известно с едно-единствено нещо: най-големия ръчно изкопан кладенец в света (не чак сензационна туристическа атракция, трябва да отбележим). На 4 май 2007 година обаче съдбата на Грийнсбърг се промени из основи. През градчето мина колосално торнадо, с диаметър около 2 км, и буквално го заличи от лицето на земята. 95% от сградите в града на практика престанаха да съществуват. Десетки хора загинаха-

Трагедията обаче даде на местните хора силата не само да построят наново града си, но и да го направят по съвсем различен начин.

Днес Грийнсбърг е неузнаваем, макар че кладенецът-рекордьор все още си стои. Навсякъде могат да се видят вятърни турбини, които осигуряват цялата необходима електроенергия, а улиците са със светодиодно (LED) осветление. На практика 100% от енергията, потребявана от жителите му, идва от възобновяеми източници. Нещо повече - градът държи световния рекорд по брой сгради, отличени с екологичен сертификат LEED, на човек от населението.

Историята на Грийнсбърг, който успя да превърне сполетялата го природна катастрофа в свое предимство, привлече вниманието на медиите, и мястото стана главен герой в два телевизионни филма и няколко книги. Discovery Channel засне сериал, който да документира възстановяването на града. Продуцент бе звездата Леонардо ди Каприо. ■

ЧИСЛА

9.3 млрд. души ще населяват планетата Земя през 2050 година.

75% от най-високите сгради в света се намират в Азия и Близкия изток.

400 нови града бяха построени в Китай само между 2008 и 2022 - дом за 300 млн. души от селските райони.



ADDRESSES FROM THE FUTURE

Three out of every four people on the planet are now city dwellers. Here are four cities that are shaping the future of architecture and urban planning

By EMIL IVANOV / Photography iSTOCK

Modern humans ("Homo sapiens") have a history spanning approximately 300,000 years. Yet, never before have they experienced a migration on the scale of the one currently underway.

CONSIDER THE FACTS: At the beginning of the 19th century, only 2% of the global population lived in urban areas. By the start of the 21st century, for the first time in history, more people were living in cities than in rural areas. Today, the urban population—including suburbs—has reached 80%, compared to just 20% living in rural areas. While there were only three "megacities" (cities with over 10 million inhabitants) worldwide in 1975, there are now 33. Projections suggest that by 2050, some of the largest cities will merge into "mega-regions" with populations of 100 million people or more. If urbanization continues at its current pace, cities will need to accommodate 69 million new residents every year for the next 40 years—a figure equivalent to the entire current population of a country like France.

For this reason, architects have been entrusted with perhaps the most critical task of all: to completely reimagine the very concept of the city. Will they follow the North American model—sprawling suburbs connected by highways—or will they opt for the compactness seen in Hong Kong and Singapore? The urban revolution could prove to be the solution to many of our environmental and social challenges, enabling humanity to inhabit the planet in the most sustainable way possible—regardless of our unprecedented numbers. Moreover, the greater the population density, the more productive, efficient, and powerful a city becomes.

IT IS ESTIMATED THAT IF A CITY'S POPULATION DOUBLES, average wages rise by up to 15%, while resource consumption and harmful emissions decrease by 15%—thanks to the more efficient use of infrastructure and public transport.

Some of today's "cities of the future" exist only as sketches on paper. Others were put on hold due to the economic crisis. Still others are gradually taking physical shape. Although they may look quite different from one another, they share a common vision: offering a new way of life—characterized by "smart" buildings, energy-efficient infrastructure, minimal reliance on fossil fuels, abundant green spaces, and streets designed to encourage walking.



TIANJIN, CHINA. Urbanization has been one of the key drivers behind China's phenomenal economic growth over the past four decades. By the beginning of the last decade, more than half of the country's population was already living in cities. By the end of last year, the share of the urban population had already reached 68%.

Tianjin itself—whose ancient walls date back to 1404—does not look like a city of the future. However, in its vicinity, the so-called SSTEC (an abbreviation for Sino-Singapore Tianjin Eco-City) has been built over the last few decades.

Conceived as the world's largest "eco-city," this project was a joint venture between the Chinese and Singaporean governments, designed to house 350,000 residents in a green, low-carbon environment covering an area half the size of Manhattan. The site—formerly an industrial dumping ground for toxic waste—was chosen deliberately to demonstrate that even such an area could be cleaned up and transformed into something beneficial. One-third of the energy used in the city is emission-free, derived from solar and wind power, as well as underground heat pumps that harness temperature differences between various layers of the earth to generate energy. Several major global corporations have tested their latest innovations here. Philips, for instance, trialed its new smart urban lighting system, which is sensitive to sound and movement, activating only when someone passes by on the street. The buildings feature "smart" controls—window blinds automatically raise or lower to regulate light and temperature. Among the innovations is a pneumatic waste collection system, which eliminates the need for traditional garbage trucks. Although traditional cars are not banned, all distances within the city can be covered on foot or by bicycle, ensuring that residents do not feel isolated. There are rest areas every 500 meters.

Unlike most planned eco-cities, this one is complete and already has inhabitants—over 120,000 people (fewer than the 350,000+ originally planned for 2020, though the pace of relocation is gradually accelerating).

SONGDO, SOUTH KOREA. By 2030, global travel will be nearly three times what it was in 2010, and airports will increasingly come to resemble cities. Built 60 km south of Seoul on land reclaimed from the Yellow Sea, Songdo—part of the Incheon Free Economic Zone—is the prime example of an "aerotropolis": a city that develops around a major airport, rather than relegating the airport to ▶

its outskirts. Songdo was designed to serve as a gateway to the rest of Asia for international corporations and their employees. Construction began in 2003 and is set to be completed by 2030.

Songdo is on track to become one of the greenest cities on the planet, with over 40% of its territory reserved for parks. This aerotropolis consumes significantly less water and electricity than a traditional city of the same size, and it produces two-thirds fewer harmful emissions. All water used is recycled.

The distances residents must travel—whether on foot or by bicycle—to reach shops, offices, or schools have been carefully calculated to eliminate the need for cars. The population already exceeds 167,000, and another quarter of a million people arrive daily for work.

According to some, the aerotropolis represents the future of urban planning. By 2030, China alone will need 500 cities like Songdo to house and provide jobs for an urban population of 1 billion people. Over the next five years, the country's government plans to invest $230 billion and build 45 new airports, increasing their total number from 175 to 220.

MASDAR, UNITED ARAB EMIRATES. Imagine that, instead of battling street traffic behind the wheel or jostling with strangers on a crowded metro, you head to work in the morning inside a quiet pod—powered by the sun and guided by magnets through a labyrinth of underground tunnels—traveling at a comfortable 24 km/h.

In the heart of the oil-rich United Arab Emirates, just 17 km east of downtown Abu Dhabi, a new city is taking shape—one designed to have zero carbon emissions. Launched in 2006, Masdar is a project valued at over $22 billion. The original plan was for the city to have more than 50,000 residents by 2025; however, construction has faced repeated delays, and the current population stands at only about 15,000. These residents, however, rely entirely on renewable energy sources and generate minimal waste. Water is recycled and reused repeatedly until it becomes as thick as syrup.

Energy is supplied by a photovoltaic power plant, which, at the time of its construction, was the largest in the Middle East. Hydroelectric and wind power plants were also planned to ensure a better energy balance, but these have yet to be realized.

Due to funding issues, other concepts were abandoned—such as the proposal to build the city on a 7-meter-high platform to maximize the benefit of sea breezes (this idea was implemented only for the city center).



NUMBERS

Every second, two people move from rural areas to cities.

80% of the global GDP is generated in cities.

Cities account for **75% to 80%** of global energy consumption. By 2050 **9.3 billion** people will inhabit planet Earth.

75% of the world's tallest buildings are located in Asia and the Middle East.

Between 2008 and 2022 alone, **400** new cities were built in China—home to 300 million people from rural areas.

However, the "wind tower" remains part of the design: a hollow structure standing on steel legs, 6 meters wide and five stories tall, which captures air currents above the city and channels them down into the streets to provide cooling. The wind tower is not a modern invention; it was used by Arabs centuries before oil brought such immense wealth to this part of the world. In Masdar, the technology has simply been modernized: engineers utilize computer-controlled ventilation vents at the top of the structure to maximize efficiency, with panels that open and close in response to prevailing wind patterns.

The streets are narrow, and the buildings are densely packed to cast shadows on one another and on the courtyards between them—a design that offers relief to pedestrians and helps keep indoor spaces cool. The architects aim to ensure that people in Masdar experience temperatures 20 degrees lower than the actual ambient temperature. There are no cars in Masdar; all vehicles must be left in a garage outside the massive wall surrounding the city—another traditional Arab technique for protection against the heat. The only permitted mode of transport consists of small, white, driverless pods that navigate using sensors to avoid colliding with one another.

The 2008 financial crisis significantly slashed the mega-project's budget, forcing architects and engineers to scale back their ambitions. Masdar had originally planned to desalinate water using solar energy; however, water from local wells proved to be three times saltier than that of the Persian Gulf, making the process of converting it into potable water far too energy-intensive. For now, water conservation is managed through high-efficiency appliances, low-flow showers, tiered water pricing, smart meters, and the recycling of treated wastewater for irrigation.

GREENSBURG, USA. It is not a given that plans for the cities of the future must necessarily involve skyscrapers and hundreds of thousands of inhabitants. A prime example of intelligent, small-scale urban planning is Greensburg—a small town in the American state of Kansas. Until about twenty years ago, it was known for only one thing: the world's largest hand-dug well (hardly a sensational tourist attraction, it must be noted). However, on May 4, 2007, the fate of Greensburg changed fundamentally. A colossal tornado, approximately 2 km in diameter, swept through the town and literally wiped it off the face of the earth. 95% of the town's buildings effectively ceased to exist. Dozens of people lost their lives.

Yet, the tragedy gave the local residents the strength not only to rebuild their town but to do so in an entirely different way.

Today, Greensburg is unrecognizable, though the record-breaking well still stands. Wind turbines—which provide all the necessary electricity—can be seen everywhere, and the streets are illuminated by LED lights. Virtually 100% of the energy consumed by its residents comes from renewable sources. Furthermore, the town holds the world record for the highest number of LEED-certified (eco-friendly) buildings per capita.

The story of Greensburg—which managed to turn a natural disaster into an advantage—attracted media attention, making the town the subject of two television films and several books. The Discovery Channel produced a series documenting the town's recovery, with star Leonardo DiCaprio serving as producer. ■

HUS.INVEST

PROPERTY INVESTMENT COMPANY

НАД
850 000
КВ.М.
РЕАЛИЗИРАНО РЗП



НАД
5 000
СЪЗДАДЕНИ
ДОМОВЕ



НАД
15
ГОДИНИ
ОПИТ

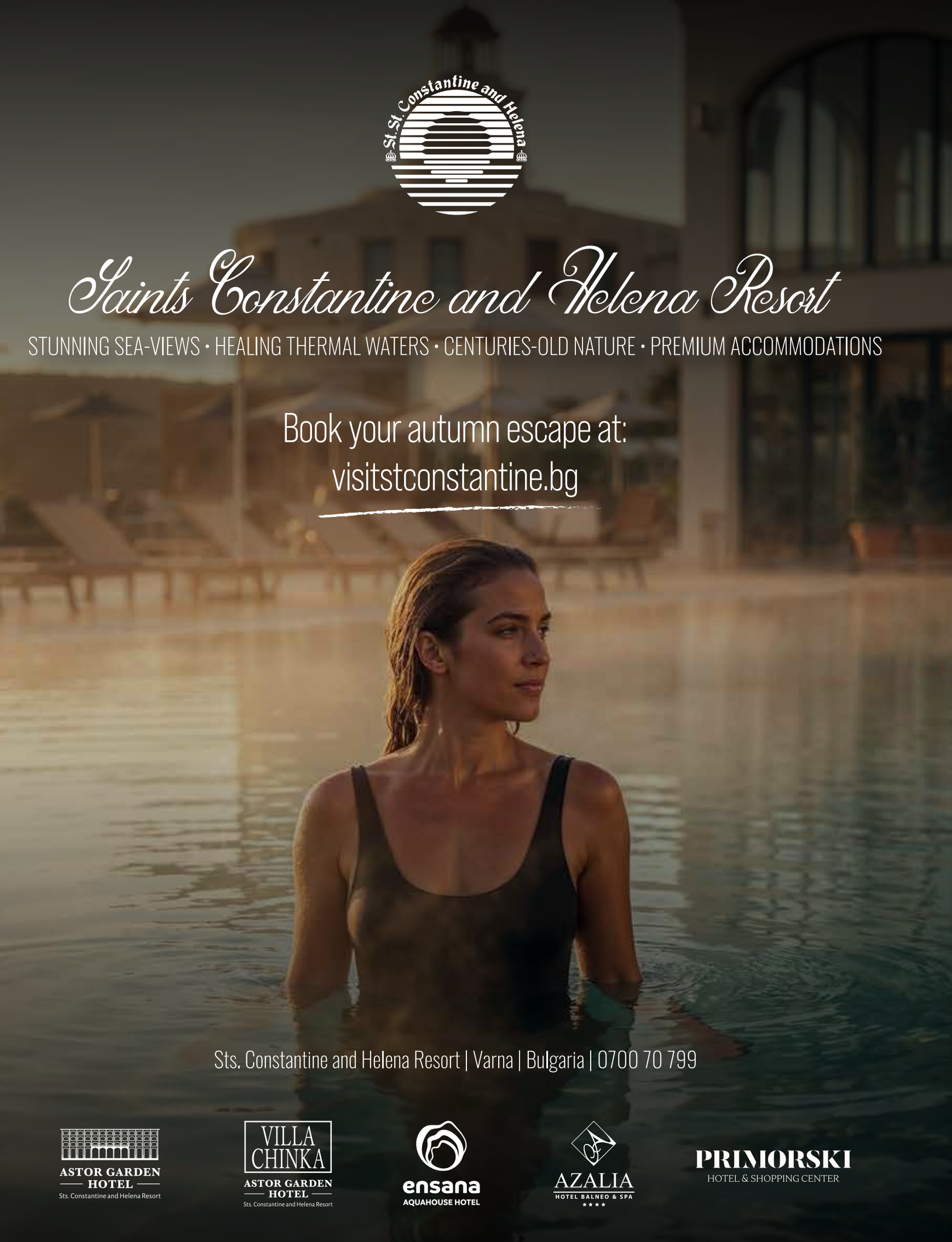


www.husinvest.bg

гр. София
0882 330 022
0889 600 150

гр. Пловдив
0896 777 444
0894 666 222

гр. Созопол
гр. Черноморец
0889 600 150
0894 666 222


St. St. Constantine and Helena
Saints Constantine and Helena Resort
STUNNING SEA-VIEWS • HEALING THERMAL WATERS • CENTURIES-OLD NATURE • PREMIUM ACCOMMODATIONS
Book your autumn escape at:
visitstconstantine.bg
Sts. Constantine and Helena Resort | Varna | Bulgaria | 0700 70 799
ASTOR GARDEN HOTEL
Sts. Constantine and Helena Resort
VILLA CHINKA
ASTOR GARDEN HOTEL
Sts. Constantine and Helena Resort
ensana
AQUAHOUSE HOTEL
AZALIA
HOTEL BALNEO & SPA
PRIMORSKI
HOTEL & SHOPPING CENTER

AESTHETIC CLUB – 15 ГОДИНИ ПРОФЕСИОНАЛИЗЪМ, КОЙТО СЪЗДАВА ДОВЕРИЕ

Има места, които просто предлагат услуги, но има места, които с годините се превръщат в име, стандарт и доверие!

Вече 15 години Aesthetic Club – лазерна и дерматологична клиника във Варна, е сред водещите центрове за дерматология и естетична медицина в Източна България. Със своя мащаб, медицински екип, технологична база и богат спектър от терапии клиниката се утвърждава като пространство, в което **медицината и естетиката се срещат с едно общо разбиране – качеството няма компромис**.

Историята на Aesthetic Club започва преди 15 години с ясна визия за бъдещето на дерматологията – модерна медицина, основана на знания, технологии и индивидуален подход. Днес тази визия продължава да се развива под ръководството на **д-р Янита Михайлова**, дългогодишен дерматолог с богат професионален опит, и **Невена Белчева**, финансист и специалист по здравен мениджмънт.

Тяхното партньорство съчетава две ключови перспективи – **медицинската експертиза и стратегическото управление**. Именно този баланс позволява на Aesthetic Club да расте устойчиво, да инвестира последователно в технологии, обучение и развитие на екипа и да отговаря на информираността и все по-високите очаквания на съвременния пациент.
Най-ценния капитал за клиниката е екипът- водещи лекари, които работят в различни направления на дерматологията,



естетичната медицина и диетологията. Те споделят обща философия- за здраве и красота: **д-р Вилияна Ганчева, д-р Роси Янчева, д-р Димитра Никифорова, д-р Димана Димитрова, д-р Мария Терзийска, д-р Елица Хинкова, Проф. д-р Дарина Найденова** – специалист по хранене и диетика.
Ключова роля в допълващата дерматологична грижа играят и медицинските козметици- **Галя Тонева, Вергилия Чаушева** и **Славена Желева**, които извършват персонализирани терапии, съобразени с потребностите на кожата.
Неразделна част е и фронт деск екипа- **Теодора Минкова** и **Жана- Кристия Ованезова** , които с внимание, дискретност и професионализъм посрещат пациентите.
След 15 години най-голямото постижение на клиниката не е броят на процедурите, пациентите или технологиите. Това е **доверието, което се изгражда с години**. Aesthetic Club гледа към следващите 15 години със същата философия, с която започва своя път – развитие без компромис с качеството, инвестиция в професионализма и уважение към индивидуалността на всеки, който прекрачва прага.

Естетик клуб- лазерна и дерматологична клиника, Варна е професионализъм, отговорност към здравето и красотата и дългосрочно доверие.

- Дерматологични заболявания;
- Заболявания на коса и скалп;
- Заболявания на нокти;
- Дерматоскопия на бенки;
- Лазерна терапия на белези;
- Съдови лезии, розацея;
- Лазерно отстраняване на образувания;
- Пигментации;
- Лазерна епилация;
- Естетична дерматология: Филъри, Ботокс, биоревитализация;
Регенеративна медицина;
Програми за лице и тяло;

Естетик клуб- лазерна и дерматологична клиника,
www.aesthetic-club.com ***Варна ул. Преспа 3***
088 70 70 907
052 60 60 12





Beachfront properties for sale

Learn more +359 888 323 432

www.my-home.bg

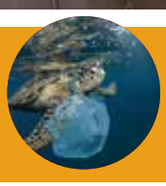


Скачащ паяк с полен, от Джон-Оливер Дъм, 20X увеличение

Jumping spider (Salticus scenicus) with pollen, by John-Oliver Dum, 20X magnification

74 | **МИНИАТЮРЕН СВЯТ**
IT'S A SMALL WORLD

60 | **ОТРОВНА БЛАГОСЛОВИЯ**
A POISONOUS BLESSING



84 | **ПРАВОТО ДА ИЗБИРАШ**
THE RIGHT TO CHOOSE





НАПИСАНА С AI КНИГА СПЕЧЕЛИ НАГРАДАТА "ГОНКУР"

"Гонкур" - най-престижната литературна награда на Франция, носена някога с чест от титани като Марсел Пруст, Андре Малро, Робер Мерл и Симон Дьо Бовоар - бе спечелена от творба, написана с помощта на... изкуствен интелект. Филип Жаенада, който получи приза в началото на ноември, признава, че е използвал широко ChatGPT и Claude в работата си върху отличената книга L'Inconnue du quai de Javel ("Непознатата от кея Жавел"). В центъра на творбата е разследване на неразкритата някога смърт на млада жена в следвоенен Париж.

ЖАЕНАДА СПЕЧЕЛИ СЛЕД СКАНДАЛ, в който фаворитът за отличието Телисон Орелиен бе дисквалифициран заради "компютърно генерирана" проза. Системи за засичане на AI разпознаха над 95% от творбата му като генерирана от изкуствен интелект. Орелиен отрече, макар да е признавал плагиатство от компютъра за други свои произведения.

62-годишният Жаенада, потомък на завърнали се във Франция алжирски колонисти, не вижда нищо притеснително в употребата на изкуствения интелект и прави сравнение с това един режисьор в киното да се притеснява да използва компютърни специални ефекти. Писателят обаче настоява, че AI не е и никога няма да е в състояние да пише сам. "Изкуственият интелект по дефиниция не може да бъде човек. Не може да напише книга със сърцето и душата си, със спомените си, с уникалния си поглед върху нещата", обясни той в интервю за изданието "20 Minutes".

ПОБЕДАТА НА ЖАЕНАДА ОБАЧЕ ще е последната с участие на AI, защото Академията "Гонкур" реши занапред да не включва в надпреварата произведения, в които изкуственият интелект има участие. Тази промяна ще бъде обявена официално до края на годината, разкри президентът на академията Филип Клодел. "Наградата Гонкур отличава творби, написани от човешки същества", подчерта той.

Самият приз "Гонкур" има съвсем символична материална страна - наградата е едва 10 евро. Но спечелването ѝ обикновено има драматичен ефект върху продажбите на всеки писател, и може да му донесе цяло състояние. ■

BOOK WRITTEN WITH AI WINS THE GONCOURT PRIZE

The Goncourt—France's most prestigious literary award, once held with distinction by such titans as Marcel Proust, André Malraux, Robert Merle, and Simone de Beauvoir—has been won by a work written with the help of... artificial intelligence. Philippe Jaenada, who received the prize in early November, admits to having made extensive use of ChatGPT and Claude while working on the award-winning book "L'Inconnue du quai de Javel" ("The Unknown Woman from the Quai de Javel"). At the heart of the work lies an investigation into the long-unsolved death of a young woman in post-war Paris.

Jaenada's win followed a scandal in which the favorite for the award, Aurélien Tellisson, was disqualified due to "computer-generated" prose. AI detection systems identified over 95% of his work as having been generated by artificial intelligence. Tellisson denied the allegations, even though he had previously admitted to "computer-assisted plagiarism" in other works.

62-year-old Jaenada—a descendant of French colonists who returned from Algeria—sees nothing concerning about the use of artificial intelligence; he draws a parallel to a film director hesitating to use computer-generated special effects. The author insists, however, that AI is not—and never will be—capable of writing on its own. "By definition, artificial intelligence cannot be a human being. It cannot write a book with its heart and soul, with its memories, or with its unique perspective on things," he explained in an interview with the publication "20 Minutes".

However, Jaenada's win will be the last to involve AI, as the Goncourt Academy has decided that, moving forward, it will no longer include works in the competition that feature the participation of artificial intelligence. This change will be officially announced by the end of the year, revealed the Academy's president, Philippe Claudel. "The Goncourt Prize honors works written by human beings," he emphasized. The Goncourt Prize itself has a purely symbolic material value—the award is a mere 10 euros. Yet, winning it typically has a dramatic impact on an author's sales and can earn them a small fortune. ■



HOW A PLACE BECOMES A STORY

20 Years of Katarzyna Estate and 3 Years of Katarzyna Hotel

Some stories are told in years. Others are measured in seasons, vintages, encounters and memories. The story of Katarzyna Estate brings both together. In 2026, the winery celebrates 20 years since its founding, while Katarzyna Hotel marks three years since opening its doors. Two anniversaries that trace the journey from a single idea to a destination with its own identity, where wine, hospitality and nature come together.

Two decades ago, Krzysztof Trylinski chose the area near the village of Mezek for its proven potential for viticulture and winemaking. The mild, warm climate of these lands, together with Mediterranean influences and air currents, creates the distinctive conditions that shape the character of this place.

Today, Katarzyna Estate manages more than 5,500 decares of its own vineyards, while the estate's philosophy has remained unchanged over the years, rooted in the belief that success begins in the vineyards. The soils, climate and characteristics of each vintage shape the character of the wine long before it reaches the cellar. The team works with different grape varieties and individual vineyard plots, seeking the best way to preserve the individuality of each vintage. At the winery, tradition and modern technology come together around a shared belief: good wine does not conceal its origins but reveals them.

Over time, Katarzyna Estate's portfolio has expanded to express the richness of the land. From fresh whites to structured reds, each range has its own distinctive character, yet the connection to the terroir remains the common thread. This connection can also be experienced during wine tastings at the winery, led by the winemakers, who share the stories behind the grape varieties, vintages and decisions that shape the character of each wine.





In the early years, the main question was what could be created in this place. Today, it is what else can be experienced here. In 2023, the five-star Katarzyna Hotel opened its doors on the estate, adding a new dimension to the wine destination. A visit is no longer just about discovering the winery, but about a complete experience that brings together wine, nature, food and hospitality.

There is something truly special about waking up among the vineyards, beginning the morning with a view stretching across the rows of vines that change with every season, spending the afternoon by the pool, discovering a new wine or enjoying a leisurely dinner without rushing. Time for oneself is one of the most valuable things the hotel has added to the story of Katarzyna. Natural materials, soft tones and contemporary design enhance the peaceful atmosphere, making it ideal for both a short getaway and special occasions.

An important part of this experience is Encore restaurant. Views of the vineyards, seasonal ingredients and contemporary cuisine come together with the estate's wine selection, while limited-edition wines and aged vintages available exclusively there reveal another side of Katarzyna's wine world.

In recent years, Katarzyna Estate has further strengthened its position among Bulgaria's leading wine producers. Being named Best Bulgarian Winery at the international wine competition Mundus Vini for the second consecutive year is one of the defining milestones in the estate's history. Yet wine always looks ahead. Every vintage begins anew, with fresh grapes, new decisions and new possibilities.

20 years of Katarzyna Estate and 3 years of Katarzyna Hotel. A story shaped by time, shared moments and a sense of place, one that continues to unfold.

ОТРОВНА БЛАГОСЛОВИЯ

Една случайна идея отпреди 120 години роди пластмасовата ера и напълно преобрази света. Остава само да се справим и с вървящото с нея проклятие



Текст **ЕМИЛ ИВАНОВ** / Фотография **iSTOCK**

Точно преди 120 години, в късната есен на 1906, в главата на един белгийски химик в Ню Йорк се ражда идея, която ще преобрази света вероятно повече от всяка друга през XX век.

Лео Бакеланд (правилното произношение всъщност би било Бейкланд) вече е изобретил фотохартията, продал е изобретението си и като част от договора е обещал 20 години да не се занимава с изследвания в областта на фотографията. Новата му идея е да комбинира формалдехид и карболова киселина. Няколко месеца по-късно резултатът от опитите му е факт: твърд, електропроводим материал, който лесно може да се отлива във всякакви форми. Това е бакелитът - първата синтетична пластмаса, произвеждана в промишлени количества, и практическото начало на пластмасовата ера.

Днес, притеснени от количествата пластмасови отпадъци в океаните (6 кг срещу всеки килограм жив планктон) и микропластмаси в питейната ни вода, започваме да придаваме малко зловещо звучене на понятието "пластмаса". Но неразумното им ползване не променя факта, че без тези материали никога нямаше да постигнем напредъка и ▶



териалното благополучие, на които се радваме през последния половин век.

АКО НЕ БЕШЕ ЕДНА ИЗТОЧНОИНДИЙСКА БУБОЛЕЧКА, светът може би никога нямаше да познава пластмасата. В началото на XX век хората осъзнали, че дадените им от природата ресурси започват да се изчерпват и за да продължат да посрещат нуждите си, ще трябва да създадат изкуствени. Един от материалите, на който много учени се опитвали да намерят заместител, бил шеллакът – смола, отделяна от един азиатски бръмбар, която можела да се моделира. Тя служела за водоустойчиво покритие и изолация срещу електричество, но се оказала крайно недостатъчна и твърде скъпа за бързо разрастващата се електрическа промишленост.
Точно по това време белгийският химик Бакеланд, имигрант в САЩ, бил готов с оборудването на собствена лаборатория и започнал да експериментира. Той вече имал зад гърба си сериозен успех, който още на 36 години го превърнал в милионер – откриването на фотографската хартия Velox, която Лео продал на Kodak за един милион долара.

НА 20 ЮНИ 1907 ТОЙ ЗАПИСАЛ в дневника си: "Втвърдена материя, жълтеникава и здрава... Изглежда обещаващо". Това бил резултатът от опит, при който той нагрял фенол, формалдехид и катализатор в запечатана медна тръба под налягане. Въпреки че преди него учени вече били открили нитроцелулозата и целулоида, именно неговата фенолна смола, станала известна с името бакелит, била първата наистина синтетична пластмаса. Бакелитът се оказал здрав, но по-лек от камък. Не ръждясвал и не провеждал ток като металите. За разлика от дървесината можел да се моделира във всяка желана форма. Освен всичко бил и по-евтин за производство от всички естествени материали. Малко след като направил откритието си, Бакеланд го патентовал и го усъвършенствал в продължение на две години.

През 1924 изобретателят се появил на корицата на списание Time и убедено заявил, че до няколко години "бакелитът ще намери място във всяко механично съоръжение на съвременната цивилизация". Материалът се оказал особено подходящ за електронната и автомобилната промишленост, които тъкмо набирали скорост. След Втората световна война той вече служел и за производството на кутии за бижута, часовници, радиа, игри на шах, чипове за покер и така нататък. През 1943 имало дори идея да се използва за направата на монети от един цент заради недостига на обичайния материал, но в крайна сметка монетният двор на САЩ се спрял на поцинкованата стомана.



В ИНТЕРЕС НА ИСТИНАТА, БАКЕЛИТЪТ не бил първата пластмаса. До 1907 нитроцелулозата вече се ползвала от десетилетия, а англичанинът Александър Паркс получил първите патенти за нея. Скоро обаче интересът към материала изчезнал заради високата цена на суровините, нужни за производството му. През 1870 американският изобретател Джон Уесли Хаят патентовал целулоида. По онова време светът се опитвал да намери заместител на слоновата кост, която се използвала за направата на билярдни топки. Играта се радвала на огромна популярност, в резултат на което хората избивали стотици слонове на ден, само и само да се сдобият с желания материал. Разливайки шише с



колодий, Хаят открил, че веществото образува твърд гъвкав филм. След като добавил камфор, той успял да приготви смес, достатъчно твърда за изработване на билярдни топки. Целулоидът се превърнал в първата термопластмаса – вещество, което се моделира при нагряване и налягане във форма, която после запазва. И нитроцелулозата, и целулоидът обаче се смятат за полусинтетични пластмаси, тъй като използват естествен материал – дървесна пулпа или памук, модифицирани с киселини, докато бакелитът е първият материал, изцяло направен от човека.
След неговото създаване изведнъж химиците в цял свят започнали да смесват вещества, сходни на използваните от Бакеланд, любопитни да открият какви материали ще получат. В рамките на 35 години след неговото откритие били разработени повече от 5000 синтетични вещества.

ПЛАСТМАСИТЕ ДОТОЛКОВА ЗАЛЕЛИ СВЕТА, че няколко десетилетия след пробива на Бакеланд вече се приемало за особеност, ако даден продукт не е произведен от пластмаса. През 1913 швейцарският текстилен инженер Жак Едуин Бранденбергер открил целофана, след като наблюдавал как при поредното разливане на бутилка вино сервитьорът в ресторанта просто сменил покривката с нова. По-късно този материал се превърнал в първата изцяло гъвкава непромокаема опаковка. През 30-те Уолъс Кародърс разработил едно от най-известните изцяло синтетични влакна, което нарекъл найлон. Още през първата година то намерило приложение в четките за зъби и найлоновите чорапи. Прозрачните чорапогащници станали толкова популярни, че само четири дни след появата им на пазара били продадени 4 милиона чифта.
През 1933 двама химици от британската компания Imperial Chemical Industries открили полиетилена, а няколко години по-късно компанията разработила компресор за производството му в огромни количества, което довело до важни исторически събития.

Полиетиленът изиграл важна роля през Втората световна война – първо като покритие за подводните кабели, а после като изолационен материал на радарите. Всъщност използването му като изолиращ материал намалило теглото на радарите до 270 кг – те можели да се превозват със самолети и позволили на определите съюзнически войски да засекат германските бомбардировачи в трудните атмосферни условия.

ИМЕННО ПО ВРЕМЕ НА ВТОРАТА СВЕТОВНА ВОЙНА пластмасите достигат пика на популярността си. Мед, алуминий, стомана, цинк – всички те стават скъпоценни метали заради военното си приложение. Отчаяните производители, които дотогава не приемали пластмасата, започнали да променят мнението си.
От 50-те години пластмасите се обособяват във водеща индустрия, променила целия ни живот – благодарение на тях се сдобиваме с усъвършенствани опаковки и нови материи, получаваме шанса да произвеждаме нови продукти и да прилагаме авангардни технологии в производството на телевизори, автомобили и компютри. Те дори позволяват на лекарите да подменят износени части на тялото, с което правят живота на хората по-продуктивен и продължителен.
И днес пластмасовата индустрия е основният двигател на иновациите в ▶

▶ много ключови сектори като автомобилостроенето, строителството, производството на електрически и електронни изделия, хранително-вкусовата промишленост. Те спестяват повече ресурси, отколкото потребяват. Заместването на пластмасите с алтернативни материали например би довело до 46% по-голямо потребление на енергия, 46% повече емисии въглероден диоксид и 100 млн. тона повече отпадъци всяка година в ЕС.

ПРЕЗ 2050 НАСЕЛЕНИЕТО НА ЗЕМЯТА ще надхвърли 9 млрд. души. Осигуряването на приемлив стандарт на живот за всички ще изисква и нови технологии, и по-ефективно използване на ресурсите. Увеличаването на населението, промените в климата и недостигът на енергийни източници са предизвикателства, за посрещането на които пластмасите могат да помогнат по много начини.

Най-важната част от днешните вятърни паркове са перките, повечето от които се произвеждат от пластмаси, подсилени с влакна. С нарастване на търсенето на зелена енергия се увеличава размерът на съвременните турбини и вече има перки с дължина 60 метра. Единственият начин те да стават още по-големи е чрез ефективност на разходите и по-малко тегло, което означава разработване на новаторски решения с помощта на пластмасите.

Соларните панели, обикновено направени от твърд силиций, може скоро да бъдат заменени от пластмасови. По-евтини и по-гъвкави, бъдещите панели ще приличат на тапети и ще се прикрепят към всякаква повърхност.

Използването на пластмаси в земеделието за подобряване на условията може да утрои добивите, а разработването на интелигентни опаковки ще удължи трайността на хранителните продукти. Факт е, че докато в развиващите се страни 50% от храната се губи по пътя от стопанството до магазина, в развитите комбинацията от транспортни и опаковъчни решения свежда този дял до едва 2-3 процента.

Пластмасите играят все по-голяма роля и за разработването на коли с ниски и нулеви вредни емисии. Между 1965 и 2020 използването на пластмаси в автомобилите се е увеличило от средно 27 кг до 205 кг на автомобил. В комбинация с други материали, пластмасите могат да намалят теглото на автомобилните части с до 70% в сравнение с традиционните материали. Установено е, че 10-процентно намаляване на теглото на колата намалява потреблението на гориво с 5%. Пластмасите ще повлияят дори на пътищата, по които се движат автомобилите. Материали, направени от рециклиран полиетиленов терефталат (PET), могат да се използват като алтернатива на асфалта, при това доста по-сигурна – заради порестата си структура те позволяват на дъждовната вода да се оттича, което подобрява пътната повърхност и намалява риска от инциденти.

Големият проблем на пластмасите се дължи именно на качествата, които ги правят толкова ценни за потребителите – здравината и издръжливостта. Внушителна част от употребените пластмаси не се събират, сортират и преработват правилно. Около 10% от произвежданата всяка година пластмаса се озовава в моретата

ЗА ЦЕЛИЯ СИ ЖИВОТ ПЛАСТМАСОВАТА ИЗОЛАЦИЯ на сградите води до пестене на 150 пъти повече енергия от тази, която е нужна за производството ѝ. Само 70 литра нефт са нужни да се произведе един кубичен метър пластмаса за покривна изолация. Той обаче ще спести около 5500 литра от гориво за отопление само за 50 години и ще "лиши" атмосферата от 19 000 кг въглероден диоксид и други замърсители.

Съвременното здравеопазване е друга сфера, която едва ли би съществувала без пластмасите. Слухови апаратчета, рентгенови филми, спринцовки, контактни лещи и зъбни протези са само част от примерите за техния принос. Според скорошни проучвания пластмасите могат да копират най-сложните структури и характеристики на биологичните клетки. В бъдеще обработени полимери, навити в двойни спирали, биха могли да ни отведат до създаването на синтетични структури с поведение на протеини. Те вероятно ще могат да се използват като преносители на лекарства в организма и като средство срещу конкретни заболявания.

За производството на пластмасите се изразходват около 5% от потребявания в света нефт, но индустрията продължава да търси алтернативни суровини. Засега на биопластмасите, които преживяха бърз растеж през последното десетилетие, се пада около 1% от глобалното производство на пластмаси. През 2012 университетът в Утрехт откри икономически изгоден начин за производство на пластмаса от отпадъчни клони и дървесина. Експерименти в Европа показват още, че емисиите CO2 също могат да се преобразуват в пластмаси, което вероятно ще доведе до нови приложения в бъдеще.

ГОЛЕМИЯТ ПРОБЛЕМ НА ПЛАСТМАСИТЕ се дължи именно на качествата, които ги правят толкова ценни за потребителите – здравината и издръжливостта. Внушителна част от употребените пластмаси не се събират, сортират и преработват правилно. Около 10% от произвежданата всяка година пластмаса се озовава в моретата. Една пета от това количество се изхвърля от кораби и платформи, останалото идва от сушата. Всяка година повече от милион морски птици и 100 000 бозайници и костенурки умират от поглъщане на пластмаси или задушаване.

В Европа нивата на рециклиране на пластмаси все още са твърде ниски – макар да скочиха от 24% през 2012 до 42.4% през 2025. Но този процент трябва да надхвърли 80, за да ползваме благата на пластмасовата ера, без да изпиваме проклятията ѝ. ■

EO Dent
DENTAL CLINIC

Създаваме УСМИВКИ *с любов!*

We create smiles with love!









- ИМПЛАНТОЛОГИЯ / IMPLANTOLOGY
- ДЕНТАЛНА ЕСТЕТИКА / DENTAL AESTHETICS
- ОРТОДОНТИЯ / ORTHODONTICS
- ОРАЛНА ХИРУРГИЯ / ORAL SURGERY
- ЕНДОДОНТИЯ / ENDODONTICS
- 3D ДИАГНОСТИКА / 3D DIAGNOSTICS
- ПАРОДОНТОЛОГИЯ / PERIODONTOLOGY
- ДЕТСКА СТОМАТОЛОГИЯ / PAEDIATRIC DENTISTRY
- ЛЕЧЕНИЕ С ЛАЗЕР / LASER DENTISTRY

ЕСТЕТИЧНА ДЕНТАЛНА КЛИНИКА ЕО ДЕНТ - АРСЕНАЛСКИ - ГР. СОФИЯ, КВ. ЛОЗЕНЕЦ БУЛ. "АРСЕНАЛСКИ" 11 ЕТ. 8, ТЕЛ.: 0888 406 010
БЪЛГАРО-НЕМСКА ИМПЛАНТОЛОГИЧНО-ХИРУРГИЧНА ДЕНТАЛНА КЛИНИКА ЕО ДЕНТ - ГР. СОФИЯ, КВ. ЛОЗЕНЕЦ, БУЛ. "ЧЕРНИ ВРЪХ" 6А, ТЕЛ.: 0888 500 522 / 0888 500 533
СПЕЦИАЛИЗИРАНА ДЕТСКА ДЕНТАЛНА КЛИНИКА ЕО ДЕНТ - ГР. СОФИЯ, КВ. ДИАНАБАД, УЛ. "СВ. ПИМЕН ЗОГРАФСКИ" 16, ТЕЛ.: 0888 141 010 / 0889 313 889
СПЕЦИАЛИЗИРАНА ОРТОДОНТСКА КЛИНИКА ЕО ДЕНТ - ГР. СОФИЯ, КВ. ДИАНАБАД, УЛ. "СВ. ПИМЕН ЗОГРАФСКИ" 16, ТЕЛ.: 0888 400 477
СПЕЦИАЛИЗИРАНА ЕНДОДОНТСКА КЛИНИКА ЕО ДЕНТ - ГР. СОФИЯ, КВ. ДИАНАБАД, УЛ. "СВ. ПИМЕН ЗОГРАФСКИ" 16, ТЕЛ.: 0889 466 766
ДЕНТАЛНА КЛИНИКА ЕО ДЕНТ - ДИАНАБАД - ГР. СОФИЯ, КВ. ДИАНАБАД, УЛ. "СВ. ПИМЕН ЗОГРАФСКИ" 16, ТЕЛ.: 0884 454 577 / 0882 545 415 / 0888 464 666
ДЕНТАЛНА КЛИНИКА ЕО ДЕНТ - АРСЕНАЛСКИ - ГР. СОФИЯ, КВ. ЛОЗЕНЕЦ БУЛ. "АРСЕНАЛСКИ" 11 ЕТ. 2, ТЕЛ.: 0885 003 706
ДЕНТАЛНА КЛИНИКА ЕО ДЕНТ - ЛЮЛИН - ГР. СОФИЯ, КВ. ЛЮЛИН, БУЛ. "ЗАХАРИ СТОЯНОВ" БЛ. 417 А, ТЕЛ.: 0886 097 405
СПЕЦИАЛИЗИРАНА ДЕТСКА ДЕНТАЛНА КЛИНИКА ЕО ДЕНТ - ЛЮЛИН - ГР. СОФИЯ, КВ. ЛЮЛИН, БУЛ. „ЗАХАРИ СТОЯНОВ" БЛ. 417 А, ТЕЛ.: 0888 500 505
ДЕНТАЛНА КЛИНИКА ЕО ДЕНТ - ПИРИН ГОЛФ - ГР. РАЗЛОГ, КОМПЛЕКС ПИРИН ГОЛФ, БЛ. 5, ВХ. В, ЕТ. 1, ТЕЛ,: 0882 011 012
ДЕНТАЛНА КЛИНИКА ЕО ДЕНТ – ПЕРНИК - ГР. ПЕРНИК, УЛ. "ЧЕРЕШОВО ТОПЧЕ" 2, ТЕЛ.: 0886 097 401
ДЕНТАЛНА КЛИНИКА ЕО ДЕНТ - ПЕРНИК ИЗТОК - ГР. ПЕРНИК, КВ. ИЗТОК, БУЛ. "ЮРИЙ ГАГАРИН" 35/37, ТЕЛ.: 0886 097 403
МОБИЛЕН ЗЪБОЛЕКАРСКИ КАБИНЕТ ЕО ДЕНТ - ТЕЛ.: 0886 466 166

СКАНИРАЙ МЕ



A POISONOUS BLESSING

A chance idea from 120 years ago gave birth to the plastic age and completely transformed the world. Now, we just need to deal with the curse that came along with it

By EMIL IVANOV / Photography iSTOCK

Exactly 120 years ago, in the late autumn of 1906, an idea took shape in the mind of a Belgian chemist in New York—an idea that would arguably transform the world more than any other in the 20th century.

Leo Baekeland had already invented photographic paper; having sold his invention, he was contractually bound to refrain from any research in the field of photography for 20 years. His new concept involved combining formaldehyde and carbolic acid. A few months later, his experiments yielded a result: a hard, electrically non-conductive material that could easily be molded into any shape. This was Bakelite—the first synthetic plastic produced on an industrial scale—and it marked the practical beginning of the plastic age.

Today, alarmed by the volume of plastic waste in our oceans (6 kg for every kilogram of living plankton) and the presence of microplastics in our drinking water, we have begun to attach a somewhat sinister connotation to the word "plastic." Yet, our reckless use of these materials does not alter the fact that, without them, we would never have achieved the progress and material prosperity we have enjoyed over the last half-century.

WERE IT NOT FOR AN EAST INDIAN BUG, the world might never have known plastics. In the beginning of the 20th century people realized that the natural resources available to them were being depleted and to continue to meet their needs, they would have to create artificial ones. One of the materials for which many scientists tried to find a substitute was shellac – a resin secreted by an Asian bug that could be moulded. It served as a waterproof coating and insulation against electricity, but proved to be extremely insufficient and too expensive for the rapidly expanding electrical industry.

At exactly that time the Belgian chemist Baekeland, who had emigrated to the USA, had equipped his own laboratory and started experimenting. He had already scored considerable success which made him a millionaire at the age of 36 – the discovery of Velox photographic paper which Leo sold to Kodak for one million dollars.

ON 20 JUNE 1907 HE RECORDED in his notebook: “solidified matter yellowish and hard…looks promising”. This was the result of an experiment in which he heated phenol, formaldehyde and a catalyst in a sealed copper tube under pressure. Although scientists before him had already discovered nitrocellulose and celluloid, his phenol resin, which became known as Bakelite, was the first fully synthetic plastic. Bakelite proved to be strong, but lighter than stone. It did not rust and did not conduct electricity like metals. In contrast to wood it could be moulded into any desired shape. Apart from everything, it was cheaper to produce than all natural materials. Shortly after he made his discovery, Baekeland patented it and continued improving it for two years.

In 1924 the inventor appeared on the cover of Time magazine and claimed with conviction that within a few years “Bakelite will be embodied in every mechanical facility of modern civilization”. The material proved particularly suitable for the electronic and automotive industries which were just gathering momentum. After World War II, it also served for the production of jewellery boxes, watches, radios, chess games, poker chips, etc.



In 1943 there was even an idea to use it to make one-cent coins due to a shortage of the usual material, but in the end the US mint opted for galvanized steel.

ACTUALLY, BAKELITE was not the first plastic. By 1907 nitrocellulose had already been used for decades, and the Englishman Alexander Parkes got the first patents for it. Soon, however, interest in the material subsided because of the high cost of the raw materials needed for its production. In 1870 the American inventor John Wesley Hyatt patented celluloid. At that time the world was trying to find a replacement for ivory, which was used for making billiard balls. The game enjoyed enormous popularity and as a result people killed hundreds of elephants a day, just to get the coveted material. Spilling a bottle of collodion, Hyatt discovered that the substance formed a tough, flexible film. After adding camphor, he managed to produce a mixture that was hard enough for the production of billiard balls. Celluloid became the first thermoplastic – a substance moulded under heat and pressure into a shape it retains. But both nitrocellulose and celluloid were considered semi-synthetic plastics since they use natural material – wood pulp or cotton, modified with acids, while Bakelite was the first completely man-made material.

Suddenly, after its creation, chemists throughout the world started mixing substances similar to those used by Baekeland, curious to see what materials they would get. Within a span of 35 years after his discovery, more than 5,000 synthetic substances were developed.

> Our reckless use of these materials does not alter the fact that, without them, we would never have achieved the progress and material prosperity we have enjoyed over the last half-century

PLASTICS FLOODED THE WORLD TO SUCH AN EXTENT that a few decades after Baekeland's breakthrough, it was considered peculiar if a given product was not made of plastics. In 1913 the Swiss textile engineer Jacques Edwin Brandenberger discovered cellophane after noticing how after a customer spilled a bottle of wine onto the tablecloth, the waiter simply replaced it with a new one. Later this material became the first fully flexible waterproof wrap. In the 1930's Wallace Carothers developed one of the best-known fully synthetic fibres which ▶

he called nylon. It almost immediately found application in toothbrushes and nylon stockings. The transparent stockings became so popular that only four days after they hit the market a total four million pairs were sold.
In 1933 two chemists working for the British Imperial Chemical Industries discovered polyethylene, and a few years later the company developed a compressor for its production in vast quantities, which led to some history-making events. Polyethylene played an important role during World War II – first as an underwater cable coating and then as an insulating material for radars. In fact, its use as an insulating material reduced the weight of radars to 270 kg – they could be carried onboard planes and allowed the outnumbered allied troops to detect German bombers under difficult weather conditions.

DURING WORLD WAR II plastics reached the peak of their popularity. Copper, aluminium, steel, zinc – all these became precious metals because of their military uses. Desperate producers, who until then did not accept plastics, started changing their opinion.
Since the 1950's plastics have grown into a major industry that has changed our entire life – thanks to them we get improved packaging and new materials, the chance to manufacture new products and to use cutting edge technologies for the production of televisions, cars and computers. They even allow doctors to replace worn-out body parts, enabling people to live more productive and longer lives.
Even today the plastics industry is the main driver of innovations in many key sectors such as the automotive industry, construction, the production of electrical and electronic goods, and the food industry. They save more resources than they use. The replacement of plastics with alternative materials, for example, would lead to a 46 per cent greater consumption of energy, 46 per cent more CO2 emissions and 100 million tonnes more waste each year in the EU.

IN 2050 THE WORLD'S POPULATION will exceed nine billion people. Ensuring an acceptable standard of living for all will require new technologies and the more efficient use of resources. The population explosion, the climate changes and the shortage of energy sources are challenges which plastics can help to meet in many ways.
The most important part of today's wind parks are the blades, which are mostly made of fibre-reinforced plastics. The growing demand for green energy has led to an increase in the size of modern turbines and some blades measure 60 m in length. The only way they can create even bigger blades is through cost efficiency and lighter weight, which means to develop innovative solutions with the help of plastics.
The solar panels, usually made of hard silicon, could soon be replaced by plastic ones. Less expensive and more flexible, the future panels will resemble wallpaper and can be attached to any surface.



Телефонът на Philips - първата масова употреба на бакелит в бита, и самият Лео Бекеланд
The Philips telephone – the first mass-market use of Bakelite in the home – and Leo Baekeland himself

The use of plastics in agriculture to improve conditions can triple yields, and the development of intelligent packaging will increase the durability of foods products. It is a fact that while in developing countries 50 per cent of the food is lost on the way from the farm to the shop, in developed countries the combination of transport and packaging solutions reduces this share to a mere 2 to 3 per cent.

Plastics also play an increasingly greater role in the development of vehicles with low or zero harmful emissions. Between 1965 and 2020 the use of plastics in vehicles grew from an average of 27 kg to 205 kg per car. In combination with other materials, plastics can reduce the weight of car parts by up to 70 per cent compared to traditional materials. It has been found that a 10 per cent reduction in vehicle weight reduces fuel consumption by 5 per cent. Plastics can even affect the roads on which vehicles travel. Materials made of recycled polyethylene terephthalate can be used as an alternative to asphalt, and offer a much safer option because of its porous structure rainwater can drain better, which improves the road surface and reduces the risk of accidents.

DURING ITS LIFESPAN THE PLASTIC INSULATION of buildings has led to saving 150 times more energy than that needed for its production. For example, only 70 litres of oil are needed to produce one cubic metre of plastic for roof insulation. Yet this one cubic metre will save approximately 5,500 litres of heating oil in just 50 years, while sparing the atmosphere of some 19,000 kg of carbon dioxide and other pollutants.
Modern healthcare is the other sphere that would simply be impossible without plastics. Hearing aids, X-ray films, syringes, contact lenses and dentures are only part of the examples of their contribution. According to recent research, plastics can copy the most complex structures and features of biological cells. In the future, coaxed polymers rolled up in double helices could lead to synthetic structures behaving like proteins. These could be used as vehicles to deliver drugs to the body and specifically target a disease.
Some 5 per cent of the oil consumed in the world is used for the production of plastics, but the industry continues to seek alternative raw materials. For the time being bioplastics, which experienced a rapid growth in the past decade, account for about 1 per cent of the global production of plastics. In 2012 Utrecht University found a cost-effective way to produce plastics from waste branches and wood. Experiments in Europe have shown that CO2 emissions can also be converted into plastics, which will likely lead to new uses in the future.

THE BIG PROBLEM OF PLASTICS is due to the qualities that make them so valuable to consumers – strength and resilience. A huge part of used plastics are not collected, sorted and processed correctly. About 10 per cent of plastic produced each year ends up in the seas and oceans. One fifth of this amount is dumped by ships and platforms; the rest comes from dry land. Each year more than one million seabirds and 100,000 mammals and turtles die from the ingestion of plastics or suffocation.
In Europe, plastic recycling rates remain far too low—even though they have risen from 24% in 2012 to 42.4% in 2025. However, this figure must exceed 80% for us to enjoy the benefits of the plastic age without suffering from its curses. ■

Д-Р АНГЕЛ РАДЕВ: „СЪВРЕМЕННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ НИ ПОЗВОЛЯВАТ С МИНИМАЛНА НАМЕСА ДА ПОСТИГНЕМ МАКСИМАЛЕН РЕЗУЛТАТ“

Varix clinic | ВЕНОЗЕН ЛАЗЕРЕН ЦЕНТЪР

Д-р Радев, казвате, че технологиите не просто променят медицината и работата на лекарите, а цялата филофосия на лечение – как?

Да, действително технологиите не просто промениха инструментите, с които работим – те промениха радикално подхода и самата философия на лечение. През последните години се наложи т.нар минимално-инвазивен подход, основан на медицината на доказателствата. Ако преди се мислеше как пациентът да бъде опериран, днес вече мислим как да го излекуваме без операция и с минимален дискомфорт. От фокус основно върху болестта преминахме към фокус и върху по-бързото възстановяване, комфорта и качеството на живот на пациента. Високите технологии ни позволиха да бъдем едновременно по-прецизни и по-щадящи, без да травмираме излишно пациента.

Вие сте специализиран във венозната медицина. Връщайки лентата назад преди 15-20 години, какво се промени?

Разликата е огромна. Преди 20 години лечението на разширени вени означаваше операция, разрези, шевове, обезобразяващи белези и дълго възстановяване. Пациентите идваха със страх, защото знаеха, че ги очаква нещо тежко. Днес сме в съвсем различна епоха – благодарение на съвременните методи за лечение можем да постигнем много по-добри резултати без хирургическа намеса. Процедурите се извършват амбулаторно и без необходимост от болничен престой. Казано накратко – при лечението на разширени вени преминахме от старата хирургия към високотехнологична и прецизна медицина, при която възстановяването и качеството на живот са също толкова важни, колкото и самият лечебен резултат.

Какво можете да правите по-добре сега? Какво преди не можеше да се прави, но вече може?

Днес можем да направим неща, които преди звучаха немислимо. Успяваме с минимална намеса да постигнем максимален резултат, тъй като разполагаме с технологии и експертиза, благодарение на които можем да лекуваме увредени вени за по-малко от час - без операция и само с местна упойка. Благодарение на комбинацията от лазерни и ултразвукови технологии, както и на добавената реалност всичко се извършва с много голяма прецизност и минимален риск от усложнения, което в миналото не беше така.

Обикновено ходим на лекар със страх и притеснение – новите технологии дават ли повече сигурност?



Притеснението и страхът от неизвестното в някаква степен винаги ги има, но за мен един от най-удовлетворяващите моменти е когато след лечението пациентите ни с удивление попитат: „Ама това ли беше?“. Днес технологиите дават сигурност, но истинското доверие не идва само от машините – то идва и от човешкото отношение. Те имат още по-голям смисъл само когато зад тях стои и човечност. Именно комбинацията от двете променя преживяването на пациента – от страх към спокойствие, от несигурност към увереност и комфорт.

Процесът на възстановяване и естетиката също са важни – обръща ли се внимание на това?

Да, абсолютно. В съвременната медицина вече не е достатъчно просто да излекуваш пациента — важно е да обърнем внимание и на това как се чувства, как изглежда след проведеното лечение и колко бързо се връща към нормалния си начин на живот. При нашите пациенти възстановяването е изключително кратко. Вярвам, че модерното лечение трябва да оставя не само здраво тяло, но и добро самочувствие и качество на живот. Пациентът трябва да си тръгва не само без болка, а и с увереност и спокойствие.

МНОГОТО ЛИЦА НА ПЛАСТМАСАТА



От полистирена до кевлара: кога са открити най-важните синтетични материали, и за какво се използват?

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография iSTOCK

В света днес има над 140 различни вида пластмаси - повече, отколкото са годините от първото им синтезиране. Ето най-значимите сред тях.

ПОЛИСТИРЕН (PS). Полимер, произвеждан от петролни продукти. Открит е от берлинския аптекар Едуард Симон през 1839. Промишленото производство започва от BASF в Германия през 30-те години на XX век.
Естествено прозрачен, той се използва за опаковки, контейнери, бутилки, прибори за хранене за еднократна употреба. Една от най-използваните пластмаси, в наши дни се произвеждат няколко милиона тона годишно. Не е биоразградим и се натрупва като отпадък в природата.

ПОЛИВИНИЛХЛОРИД (PVC). Синтезиран през 1872 от германския химик Ойген Бауман, промишленото производство започва от BF Goodrich през 1926.
Третата най-разпространена пластмаса в света, годишното производство е над 40 милиона тона.
Използва се за водопроводни тръби, врати, прозорци, пластмасови бутилки, като изолация за кабели. От PVC се правят надуваемите играчки и грамофонните плочи. За да му се придаде гъвкавост, най-често се добавят фталати, които имат вредни ефекти върху здравето. Не е биоразградим, естественото му разграждане отнема около 400 години.

ПОЛИЕТИЛЕН (PE). Синтезиран за пръв път неволно през 1898 от Ханс фон Пехман, германски химик, но индустриалното производство започва едва през 1939. Днес това е най-произвежданата пластмаса на планетата (над 100 млн. тона годишно, около една трета от цялото производство на пластмаси).
Полиетиленът се използва за производството на пликове (които все още погрешно наричаме "найлонови"), на опаковки, на всевъзможни съдове, капачки, папки и пр.
Не се разгражда естествено, макар в момента да вървят експерименти с използването на специални бактерии и насекоми за декомпозирането му. Сравнително лесен е обаче за рециклиране.

БАКЕЛИТ. Първата пластмаса (научното й название е полиоксибензилметиленгликоланхидрид), произведена изцяло от синтетични компоненти. Открита е от Лео Бакеланд в Ню Йорк през 1907, а промишленото производство започва през 1910.
Термоустойчив и електрически непроводим, бакелитът се използва широко в електроуредите през първата половина на XX век, но го помним най-вече от старите телефони. Чуплив, нееластичен и относително скъп за производство, в наши дни бакелитът е изместен от по-евтини и гъвкави пластмаси като полиетилен и ABS.

ЦЕЛОФАН. Прозрачен материал от преработена целулоза, много подходящ за опаковки на храни. Открит е от швейцарския химик Жак Бранденбергер през 1908, и започва да се произвежда масово през 20-те години. В наши дни се ползва като съставка в тиксото и като мембрана в някои типове батерии. Като цяло обаче от 60-те години насам целофанът е в упадък, изместен най-често от PET и полипропилена. Коз в полза на възраждането му е неговата биоразградимост - попаднал в почва, той се разгражда за 80-120 дни.

НЕОПРЕН (полихлоропрен). Семейство от синтетични гуми, стабилни и еластични в много широки температурни диапазони за разлика от естествения каучук. Използва се за водолазно оборудване, медицински ръкавици, калъфи за лаптопи, изолация за кабели, автомобилни ремъци и така нататък. Разработен е от учени в лабораториите на DuPont, сред които и самият Уолъс Кародърс, и се произвежда масово от 30-те години.
За съжаление не е биоразградим - след стотици години се разпада на микропластмаси.

НАЙЛОН. Събирателно име за семейство от синтетични полимери (полиамиди), подходящи за производство на тънки



нишки или филми. Използват се широко в текстилната индустрия, за подсилване на строителни материали, в автомобилната индустрия и в битовата електроника, а също и като опаковки за храни.
Първият найлон е синтезиран от вездесъщия Уолъс Кародърс в лабораториите на DuPont през 1935. Първата търговска употреба е в четка за зъби през 1938, през 1940 се появяват прословутите найлонови чорапогащници.
Произвеждан от петролни химикали, найлонът не е биоразградим, различните видове се разпадат за 30 до над 500 години.

ТЕФЛОН (PTFE, политетрафлуороетилен). Това флуоровъглеродно съединение също е открито в американска лаборатория - на Chemours, дъщерна компания на DuPont, през 1938 от Рой Плънкет. Най-прочуто е с употребата си като незалепващо покритие за готварски съдове, но се използва също като лубрикант, като материал за импланти в хирургията (включително козметичната).
Едно от най-трайните синтетични съединения, може да остане без изменения в почвата хиляди години.

ПОЛИЕТИЛЕНТЕРЕФТАЛАТ (PET). Това е термоустойчив полимер - един от видовете полиестер (редом с PBT, PTT, PCT и PEF. Използва се най-вече за производство на бутилки (над 400 милиарда годишно), но също в текстилната индустрия и за опаковки. Това е четвъртият най-произвеждан полимер след полиетилена, полипропилена и PVC.
Открит е през 1941 от британските химици Джон Уинфийлд и Джеймс Диксън. На Запад е наложен от DuPont, в Съветския съюз се нарича лавсан и така стига за пръв път и до България.
Разграждането му в почвата отнема между 450 и 2500 години.

ПОЛИКАРБОНАТ (PC). Група изключително здрави и устойчиви пластмаси, открити от Алфред Айнфорн, германски учен, в края на XIX век. Едва през 1953 обаче Херман Шнел открива начин за промишлено производство в Bayer. Добър изолатор, поликарбонатът се използва широко в електротехниката и електрониката, в строителните материали, за 3D-принтиране, в BlueRay дисковете, автомобилната и авиационната промишленост. От него, с някои добавки, се правят и бронираните стъкла. Не е биоразградим, рециклирането му не е особено развито.

ПОЛИПРОПИЛЕН (PP). Термопластичен полимер с висока издръжливост, който се използва за мебели, опаковки, за куфари, в напоителни системи, дори в съвременни инсталации за парно отопление. Това е втората най-произвеждана пластмаса в света в момента. Откритието е на двама американски химици, Пол Хоугън и Робърт Бенкс, а промишленото производство започва през 1957 от италианската Montecatini. Не е биоразградим, на теория може да се рециклира, но на практика много малки количества се използват повторно.

КЕВЛАР (параарамид). Органично полимерно влакно, влагоустойчиво и с поразителна якост. Открит е през 1966 от Стефани Куолек за DuPont. Издържа на температури до 450 градуса по Целзий. Използва се за производството на бронирани жилетки, защитни работни облекла, в автомобилните спирачки, в топлоизолациите и в най-различни сфери на военната промишленост.

АКРИЛОНИТРИЛ-БУТАДИЕН-СТИРЕН (ABS). Термопластичен полимер, удароустойчив и по-нечуплив от повечето други пластмаси. Освен това е сравнително лек и може лесно да се отлива.
Разработен успоредно в множество лаборатории след Втората световна война, той е патентован за пръв път през 1948, а масовото производство започва от автомобилния доставчик BorgWarner през 1954. И до днес най-широката му употреба е в автомобилната индустрия. От ABS се правят прословутите тухлички на Lego, пътнически куфари, канализационни тръби, музикални инструменти, кутии за компютри.
Не е биоразградим, за разпадането му на микропластмаси в природата са нужни около 500 години. ■

THE MANY FACES OF PLASTIC

From polystyrene to kevlar: When were the most important synthetic materials discovered, and what are they used for?

By KALIN NIKOLOV / Photography iSTOCK

Today, there are over 140 different types of plastic in the world—more than the number of years that have passed since they were first synthesized. Here are the most significant among them.

POLYSTYRENE (PS). A polymer produced from petroleum products. It was discovered by the Berlin-based pharmacist Eduard Simon in 1839. Industrial production began with BASF in Germany during the 1930s.

Naturally transparent, it is used for packaging, containers, bottles, and disposable cutlery. As one of the most widely used plastics, several million tons are produced annually today. It is not biodegradable and accumulates in the environment as waste.

POLYVINYL CHLORIDE (PVC). Synthesized in 1872 by the German chemist Eugen Baumann; industrial production began with BF Goodrich in 1926.

It is the third most common plastic in the world, with an annual production exceeding 40 million tons.

It is used for water pipes, doors, windows, plastic bottles, and as cable insulation. Inflatable toys and vinyl records are also made from PVC. To make it flexible, phthalates—which have harmful health effects—are most commonly added. It is not biodegradable; its natural decomposition takes about 400 years.

POLYETHYLENE (PE). First synthesized accidentally in 1898 by Hans von Pechmann, a German chemist, it did not enter industrial production until 1939. Today, it is the most widely produced plastic on the planet (over 100 million tons annually, accounting for about one-third of total global plastic production).

Polyethylene is used to manufacture bags (which are still mistakenly referred to as "nylon" bags), packaging, various types of containers, caps, folders, and more.

It does not decompose naturally, although experiments are currently underway using specific bacteria and insects to break it down. However, it is relatively easy to recycle.

BAKELITE. The first plastic (scientifically known as polyoxybenzylmethylenglycolanhydride) made entirely from synthetic components. It was discovered by Leo Baekeland in New York in 1907, with industrial production beginning in 1910.

Heat-resistant and electrically non-conductive, Bakelite was widely used in electrical appliances during the first half of the 20th century, though it is perhaps best remembered today for its use in vintage telephones. Being brittle, rigid, and relatively expensive to produce, Bakelite has since been superseded by cheaper, more flexible plastics such as polyethylene and ABS.

CELLOPHANE. A transparent material made from processed cellulose, highly suitable for food packaging. It was invented by the Swiss chemist Jacques Brandenberger in 1908 and entered mass production in the 1920s. Today, it is used as a component in adhesive tape and as a membrane in certain types of batteries. Generally, however, cellophane has been in decline since the 1960s, having been largely displaced by PET and polypropylene. One argument in favor of its revival is its biodegradability—when placed in soil, it decomposes within 80 to 120 days.

NEOPRENE (polychloroprene). A family of synthetic rubbers that remain stable and elastic across a very wide temperature range—unlike natural rubber. It is used for diving equipment, medical gloves, laptop sleeves, cable insulation, automotive belts, and more. It was developed by scientists at DuPont's laboratories—including Wallace Carothers himself—and has been mass-produced since the 1930s.

Unfortunately, it is not biodegradable; over the course of hundreds of years, it breaks down into microplastics.

NYLON. A collective term for a family of synthetic polymers (polyamides) suitable for the production of fine filaments or films. They are widely used in the textile industry, for reinforc-



ing construction materials, in the automotive sector, in consumer electronics, and as food packaging. The first nylon was synthesized by the ubiquitous Wallace Carothers at the DuPont laboratories in 1935. Its first commercial application was in a toothbrush in 1938, and by 1940, the famous nylon stockings appeared.
Produced from petroleum-based chemicals, nylon is not biodegradable; different types take anywhere from 30 to over 500 years to break down.

TEFLON (PTFE, polytetrafluoroethylene). This fluorocarbon compound was also discovered in an American laboratory—at Chemours, a subsidiary of DuPont—in 1938 by Roy Plunkett. It is best known for its use as a non-stick coating for cookware, but it is also used as a lubricant and as a material for surgical implants (including in cosmetic surgery).
As one of the most durable synthetic compounds, it can remain unchanged in the soil for thousands of years.

POLYETHYLENE TEREPHTHALATE (PET). This is a heat-resistant polymer—a type of polyester (alongside PBT, PTT, PCT, and PEF). It is primarily used for the production of bottles (over 400 billion annually), but also in the textile industry and for packaging. It is the fourth most produced polymer, following polyethylene, polypropylene, and PVC.
It was discovered in 1941 by British chemists John Whinfield and James Dickson. In the West, it was popularized by DuPont; in the Soviet Union, it was known as "Lavsan"—which is how it first reached Bulgaria.
It takes between 450 and 2,500 years for it to decompose in the soil.

POLYCARBONATE (PC). A group of exceptionally strong and durable plastics, discovered by the German scientist Alfred Einhorn in the late 19th century. However, it was not until 1953 that Hermann Schnell, working at Bayer, discovered a method for its industrial production. An effective insulator, polycarbonate is widely used in electrical engineering and electronics, construction materials, 3D printing, Blu-ray discs, and the automotive and aviation industries. With the addition of certain substances, it is also used to manufacture bulletproof glass. It is not biodegradable, and its recycling is not particularly well-developed.\

POLYPROPYLENE (PP). A highly durable thermoplastic polymer used for furniture, packaging, suitcases, irrigation systems, and even in modern central heating installations. It is the second most produced plastic in ...the world today. The discovery was made by two American chemists, Paul Hogan and Robert Banks, and industrial production began in 1957, led by the Italian company Montecatini. It is not biodegradable; while it can theoretically be recycled, in practice, only very small quantities are reused.

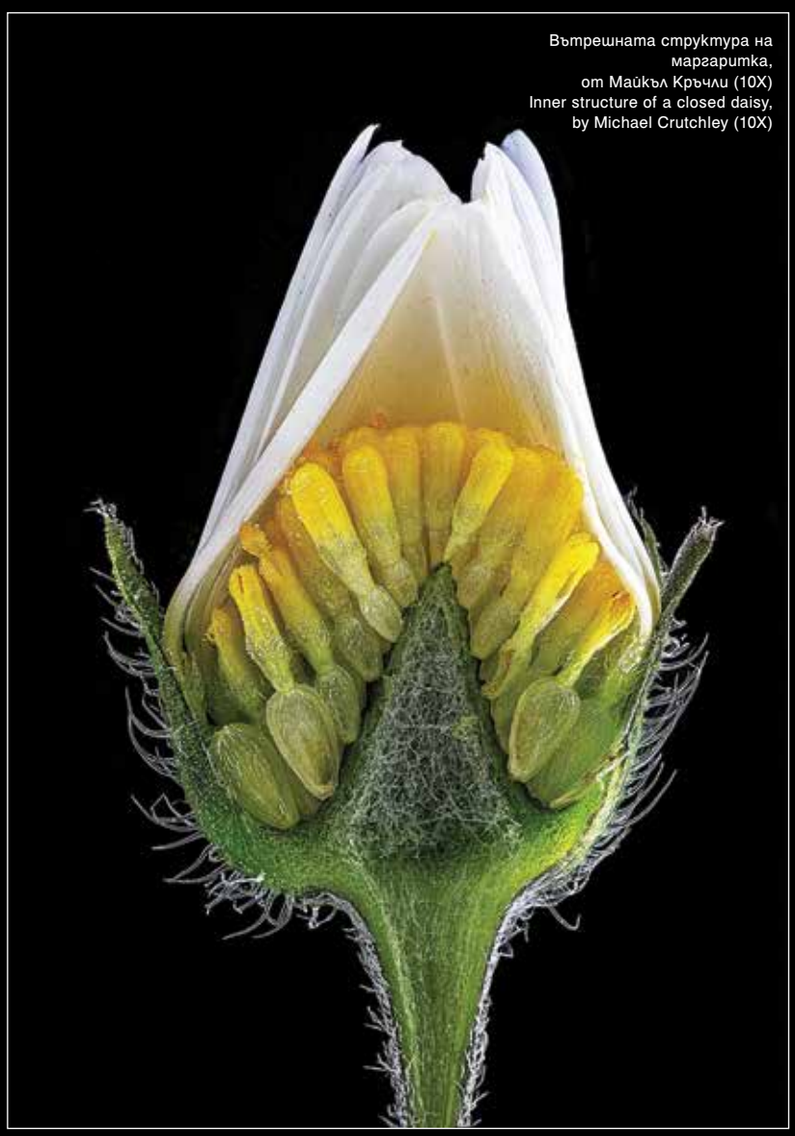
KEVLAR (para-aramid). An organic polymer fiber that is moisture-resistant and possesses remarkable strength. It was discovered in 1966 by Stephanie Kwolek for DuPont. It can withstand temperatures of up to 450 degrees Celsius. It is used in the manufacture of bulletproof vests, protective workwear, automotive brakes, thermal insulation, and a wide range of military applications.

ACRYLONITRILE BUTADIENE STYRENE (ABS). A thermoplastic polymer that is impact-resistant and less prone to breaking than most other plastics. Furthermore, it is relatively lightweight and can be easily molded.
Developed concurrently in various laboratories following World War II, it was first patented in 1948, with mass production initiated by the automotive supplier BorgWarner in 1954. To this day, its most extensive use remains within the automotive industry. ABS is used to make the iconic Lego bricks, suitcases, sewer pipes, musical instruments, and computer cases.
It is not biodegradable; it takes approximately 500 years for it to break down into microplastics in the natural environment. ■

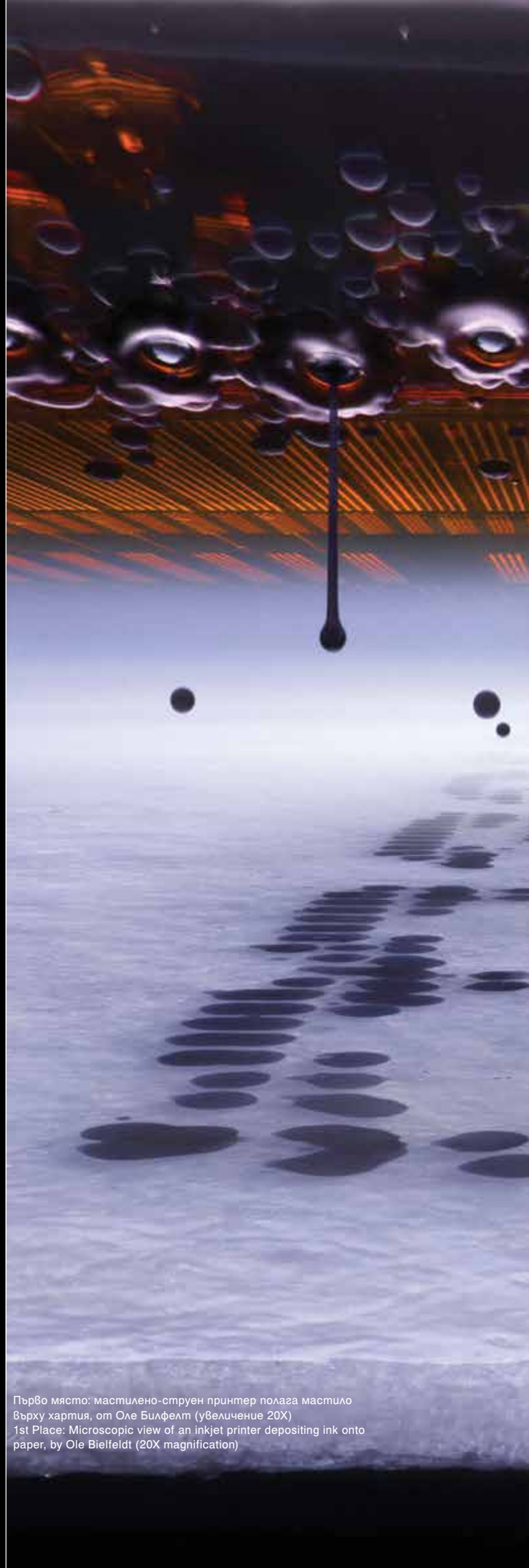
СВЕТЪТ Е МАЛЪК
IT'S A SMALL WORLD

Nikon Small World се смята за водещото световно състезание за микрофотография, и тазгодишното му 52-ро издание неслучайно привлече участници от цялата планета. Кадрите са заснети от най-различни хора – професионални фотографи, аматьори, учени. Ние ви предлагаме своята собствена селекция от снимки, показващи красотата и сложността на живота, видян под микроскоп.

The Nikon Small World is regarded as the leading competition for microphotography, and it's 52nd edition this year attracted entries from all around the world. The images were shot by variety of professional photographers, amateurs and scientists. We are offering you our own selection of images, showcasing the beauty and complexity of life as seen through the microscope.



Вътрешната структура на маргаритка, от Майкъл Кръчли (10X)
Inner structure of a closed daisy, by Michael Crutchley (10X)

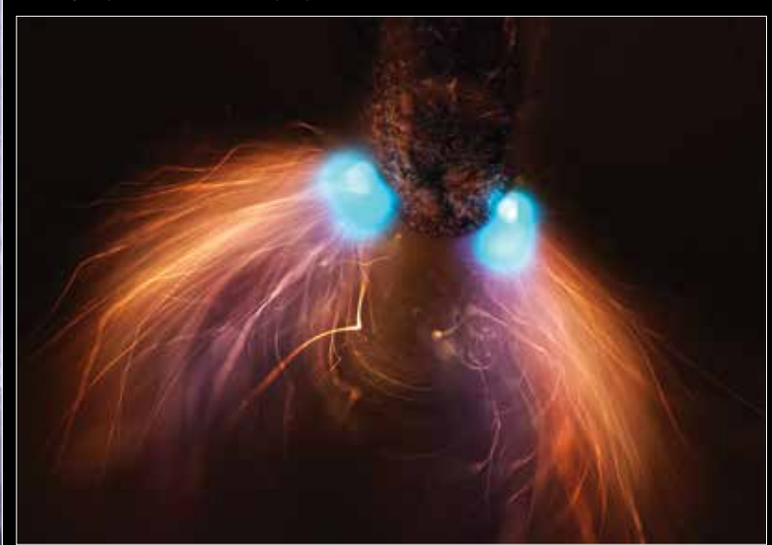


Първо място: мастилено-струен принтер полага мастило върху хартия, от Оле Билфелт (увеличение 20X)
1st Place: Microscopic view of an inkjet printer depositing ink onto paper, by Ole Bielfeldt (20X magnification)

Върхът на химикалка, от Джъстин Тиъдър Бентинен, 20X
Tip of a ballpoint pen, by Justin Theodore Benttinen (20X)



Молив, подложен на високоволтово електричество,
от д-р Марсел Клемънс, 10X
Pencil lead during exposure to a high-voltage electrical
discharge, by Dr. Marcel Clemens (10X)



Бавноходка се измъква от старата си кожа и снася яйце в нея, от д-р Гонсало Кирога Артигас, 40X

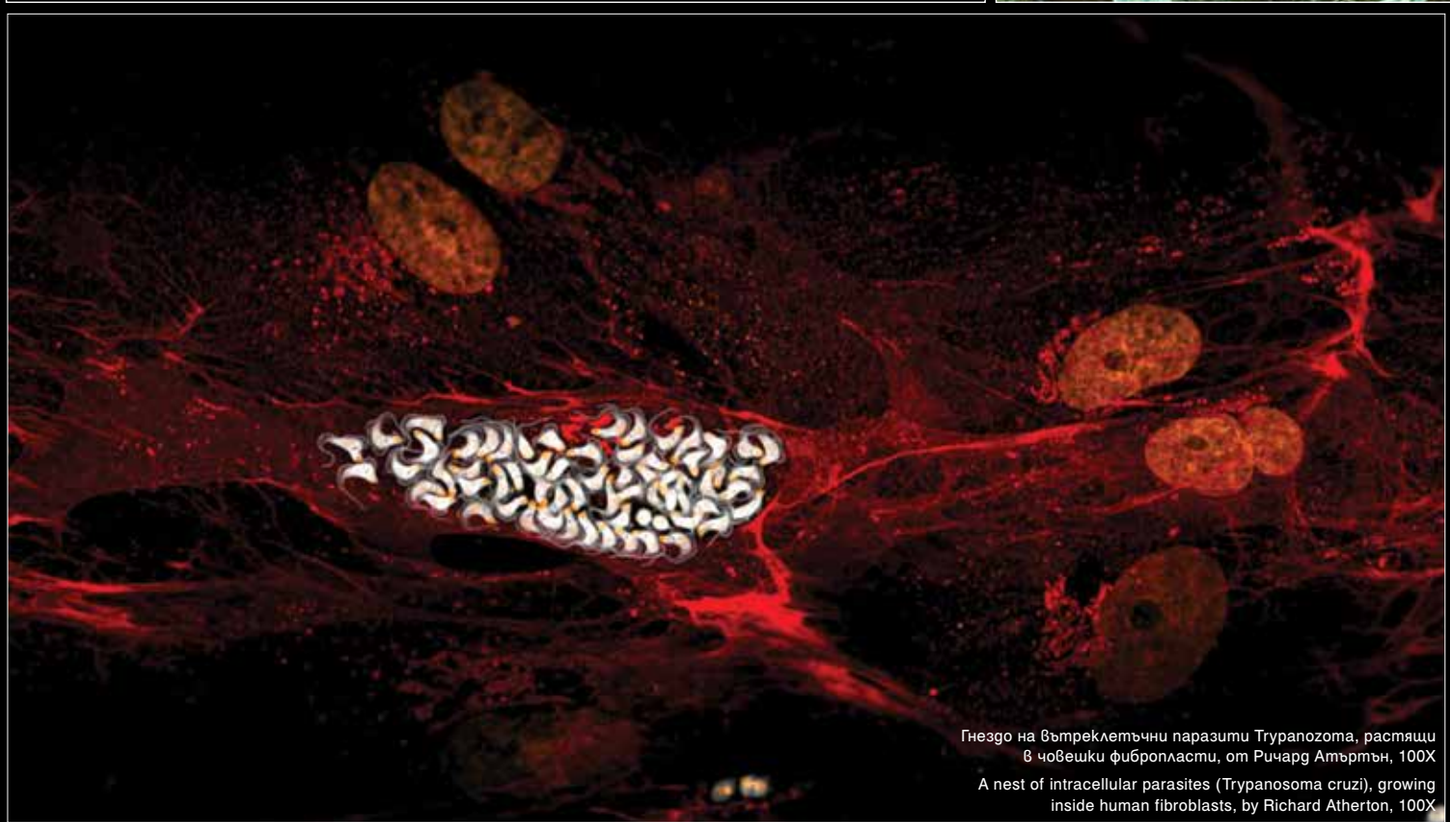
A tardigrade molting and laying an egg in the old skin, Dr. Gonzalo Quiroga Artigas, 40X



Гъбички Pilobolus върху изпражнения на овца, от Майкъл Кръчли, 20X

Pilobolus fungi on sheep dung, Michael Crutchley, 20X





Гнездо на вътреклетъчни паразити Trypanozoma, растящи в човешки фибропласти, от Ричард Атъртън, 100X

A nest of intracellular parasites (Trypanosoma cruzi), growing inside human fibroblasts, by Richard Atherton, 100X

Обикновена маргаритка, светеща с естествената си флуоресценция, от Ян Мартинек, 4X

A common daisy flower head glowing with its natural autofluorescence, by Jan Martinek, 4X



Утроба на мишка, от Клеър Анг, 10X

Mouse uterus exhibiting epithelial gland structures, by Claire J Ang, 10X



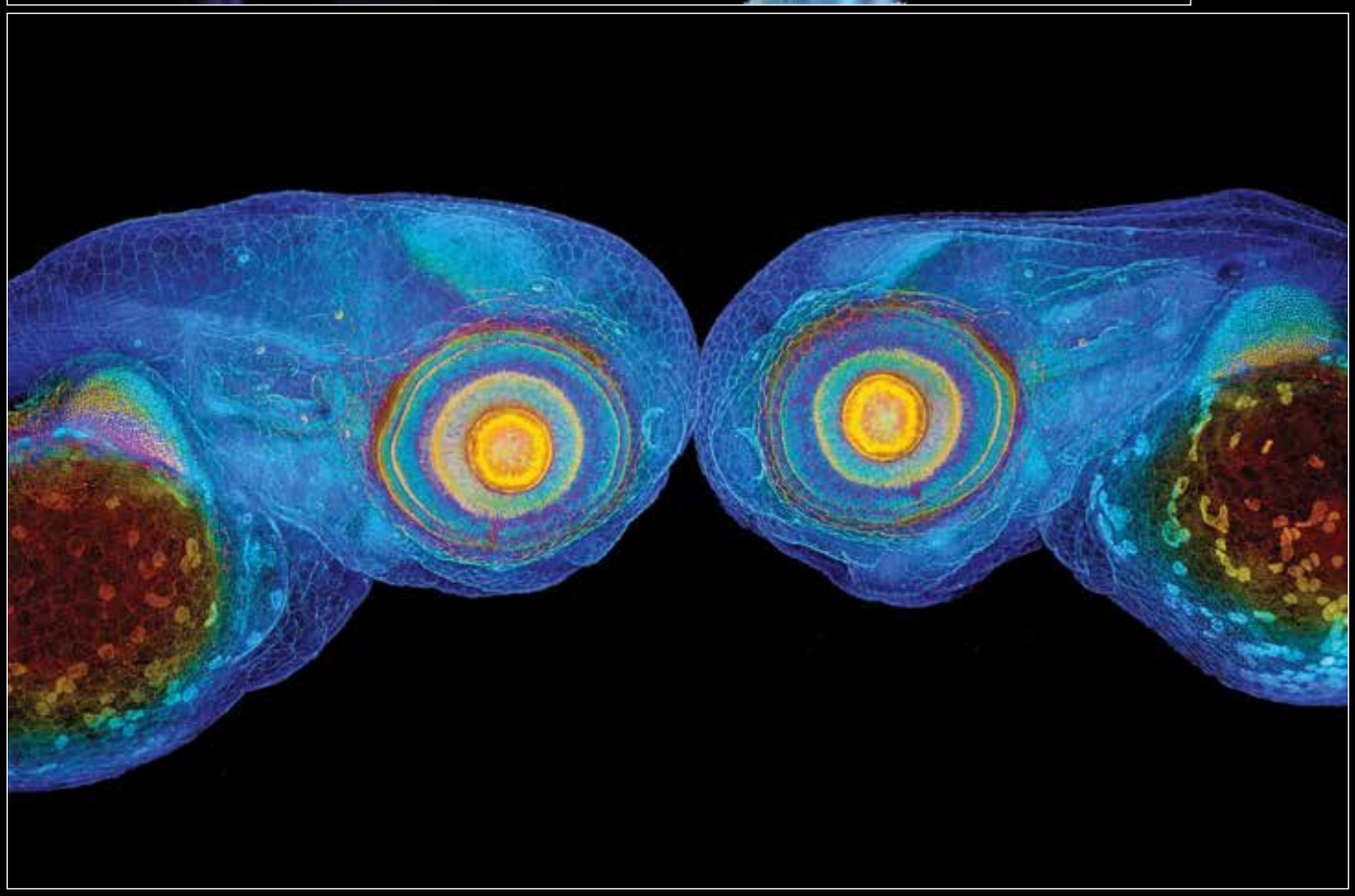


Корени на растение, колонизирани от бактерии, от д-р Кевин Ших, 40X

Live plant roots (Arabidopsis thaliana, green) colonized by bacteria. By Dr. Kevin Y Shih, 40X

Цвят от хибискус с полен, от Франк Фокс, 10X
Hibiscus flower with pollen, by Frank Fox, 10X





Чифт ембриони на риба зебра, от Дилън Бърнет и Джеймс Хейс, 60X
Paired zebrafish embryos, by Dylan T. Burnette and James Hayes, 60X



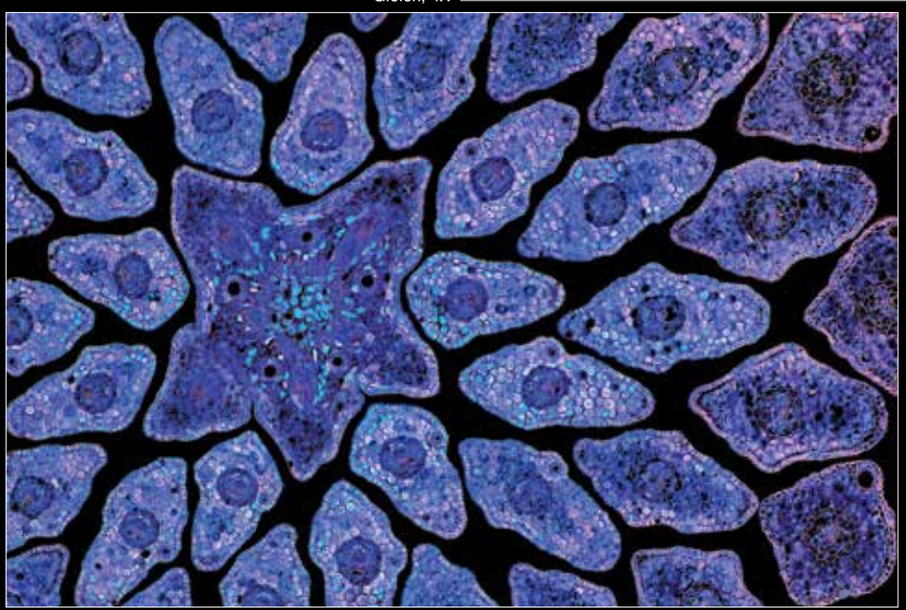
Западна медоносна пчела с полен, от Джузепе Франкина, 4X

Western honey bee (Apis mellifera) with pollen, by Giuseppe Franchina, 4X



Водна бълха (Daphnia) със зелени водорасли от рода Volvox. От Ан Глайх, 4X

Daphnia sp. (water flea) and Volvox sp. (green algae). By Anne Gleich, 4X



Разрез на папратова клонка, от Герхард Вълчек, 4X

Cross-section of spruce treetop, by Gerhard Vlcek, 4X

КОНКУРЕНЦИЯТА НИ ЛАСКАЕ, НО ТРЯБВА ДА Е ЧЕСТНА

Регулациите на ЕС, китайското нашествие, ще има ли нов Dokker: разговаряме с Катрин Ам, CEO на Dacia



Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография DACIA

След две десетилетия кариера в Mercedes и Smart, Картин Ам пое Dacia с мисията да преведе бюджетната европейска марка през сблъсъците с регулатора, с китайската конкуренция и с амбициите за участие в по-високи сегменти. Приклещихме я в ъгъла - съвсем буквално - по време на автомобилния салон в Париж и я попитахме какво се променя в плановете на Dacia.

Наскоро говорихте за европейските регулации, за тези стотици правила, което подлагат на стрес пазара и на ценови натиск - продуктите. Усещате ли вече някой в Брюксел да започва да мисли като вас?
Не съм сигурна. Но вървят много дискусии и около Акта за ускоряване на промишлеността, и около автомобилния пакет. Моментът е подходящ да изразим тревогите си. Съвсем реални тревоги, защото виждате каква нова конкуренция идва, особено от Китай. Но има още един проблем, за който не се говори: ние все още не сме се върнали към нивата отпреди КОВИД. Все още ни липсват 3 милиона коли годишно - колкото е целият автомобилен пазар на Германия. Тези липсващи коли са огромен проблем и за автоиндустрията, и за цялата система от доставчици.
В крайна сметка това застрашава европейската икономика. Една от главните причини е, че колите станаха толкова скъпи. Два фактора влияят за това. Първо, колите стават по-бързи и по-мощни - това не е проблемът днес. Вторият фактор са регулациите, които струват толкова пари.

Възможно ли е да има и трети фактор: производителите да търсят все повече печалба? Помня времето, когато гигант като VW работеше с марж от 2-3 процента. Сега Dacia беше доста време с двуцифрен марж на печалбата...
Но вие виждате какво се случва в момента в автоиндустрията. Европейските производители не правят прекалено големи печалби.
Мисля, че имаме друг проблем. В средата сме на трансформация на индустрията. Инвестициите, които трябва да правим в нови технологии, нови задвижвания, е огромна.

Като стана дума за китайската конкуренция, те вече имат 12% пазарен дял в Европа...
Даже малко повече през септември.

По-голямата част от тези компании са в ниските ценови сегменти, където оперира и Dacia. Какъв е ефектът от тези 12% върху вашия бизнес тази година?
В различните сегменти го усещаме различно. Засилената конкуренция се чувства най-вече в нашите по-горни сегменти, и тази конкуренция не е само от китайци, но и от други европейски марки.
Винаги е ласкателно, чест е други да атакуват твоята позиция, защото това значи, че се справяш добре. Никой не атакува последните, нали? Атакуват се лидерите. Естествено, конкуренцията дава стимули, иновации и свежи идеи. така че на финала тя е добра за потребителите. Но конкуренцията трябва да бъде и честна.

Идвам от пазар, който бе скептичен за електромобилите доскоро, но сега изпитва бум заради рекордно скъпите горива. Усещате ли ефекта от горивата върху вашия бизнес?
Разбира се, има много пазари като България, които сега се насочват към електри-



ческата мобилност. Ние имаме ново предложение там с новия Спринг - произведена в Европа кола, която може да кандидатства за субсидии, стига да ги има. Така че моментът е идеален за тази кола.
Когато едновременно горивата са толкова скъпи, имаш стимули за покупка и инфраструктурата се подобрява, значи преходът към електромобил вероятно е правилен. Но ние имаме и други предложения в гамата си, като колите с газова уредба, които са много атрактивни в някои страни и намаляват доста енергийните ви разходи. Сега вече имаме и хибридни версии на всички модели.

Напук на това, което казахте току-що, има ли шанс да видим бензиновото Renault Bridger в Европа като Dacia? Даже и името сякаш намеква, че е модел като за вас?
Много хора смятат, че Bridger изглежда като Dacia. Аз също смятам, че то има много качества, с които би ни паснало. Но още не е взето решение.

В България доста години най-продаваният нов автомобил бе Dacia Dokker. Планирате ли да се върнете отново към лекотоварния сегмент, или ще го предоставите изцяло на Renault?
И това решение още не е взето. Виждаме, че има голямо търсене, че на хората им липсва Dokker, а ние винаги гледаме да слушаме желанията на хората. Още обаче не сме намерили решението. Заради емисиите, ще ни трябва нещо, което е поне електрифицирано, ако не и изцяло електрическо, но в същото време да е достъпно като цена. Да е голямо, да може да превозва товари. Така че лесно решение все още няма. Но в Dacia никога не казваме „никога“.

Като говорим за Spring, как ще го позиционирате срещу Renault Twingo, с което са технологично толкова близки?
Преди всичко, няма нужда да го позиционираме срещу Twingo, защото сме едно семейство, то ни е братче.

Нека се изразя по друг начин: в какви клиенти ще се целите със Spring, с какво ще са различни от тези на Twingo?
Ако погледнете двете коли, те са напълно различни, и се предлагат на абсолютно различни клиенти. Twingo е в чудесните традиции на предишните поколения, истинска voiture à vivre, кола за живота. Докато Spring е чиста Dacia: базова, но година, здрава и за приключения. А и да имаме някога клиент, който се колебае между Twingo и Dacia, това няма да има значение, защото сме едно семейство.

След две десетилетия работа за Mercedes дойдохте в най-бюджетната марка на Европа. Какви промени в мисленето изискваше това?
Mercedes е марка, която е новатор, за да създава у клиентите желания, които преди не са имали. Тези иновации струват доста пари, но те определят марката.
Мисленето в Dacia е точно обратното. Какво е наистина необходимо на клиента, и каква е максималната цена, която би платил за него. Така че подходът ни е първо да определим цената, и после да направим дизайна според нея - design-to-cost. Постоянно търсим как да намалим нещата до минимум. В Mercedes имахме много инженери, заети да слагат нови и нови неща в автомобила. При Dacia имаме инженери, заети да вадят неща от него. Тъкмо обратното е. ■

COMPETITION IS FLATTERING TO US, BUT IT NEEDS TO BE FAIR

European regulation, the Chinese, and will there be a new Dokker: Katrin Adt, the CEO of Dacia, talks to Automedia.bg

By KONSTANTIN TOMOV / Photography DACIA

After a two-decade career at Mercedes and Smart, Kartin At took the helm at Dacia with a mission: to guide the European budget brand through challenges involving regulators, competition from China, and ambitions to enter higher market segments. We cornered her—quite literally—at the Paris Motor Show and asked her what is changing in Dacia's plans.

Recently, you spoke again about European regulations, about these hundreds and hundreds of new rules that created a lot of stress on the market, and also a lot of price pressure. Are you starting to feel that someone in Brussels might be coming over to your side these days?

Well, I'm not sure, but there is a lot of discussion ongoing currently at the European level when it comes to the Industrial Accelerator Act, but also to the automotive package. And probably it's the moment now to raise our concerns. These are true concerns, because you see the competition coming to the market, especially from China. There is yet another problem that we are not so much addressing currently in the media: that we simply didn't come back to the pre-COVID times of the market.

There are still 3 million cars missing, which corresponds to the entire car market of Germany in a year. These missing cars are a huge problem not only for the automotive industry, but also for the entire supplier system as well.

At the end of the day, it's the European economy which is put in danger. One of the main reasons is that cars are getting so expensive. There are two factors contributing to that. First, they also increase in performance and speed, which is not really the problem of that year. Second, regulations cost so much money.

Could there be also a third factor here: carmakers making more profit out of their cars? I sure remember the time when a carmaker the size of Volkswagen was doing a 2% or 3% profit margin per year. In recent years, even Dacia has been into the two-figure profit margins…

But you see what happens currently in the car industry. It is not that European carmakers are making too much profit.

I guess we have another issue. We are in the midst of a transformation of the industry. So the investment that carmakers need to do in the future for new technologies, for new powertrains and software, is huge.

Speaking of Chinese competition, now they have 12% market share across Europe…

Yes, even a little more in September.

Most of that is in the price-sensitive segments where Dacia is operating. So do you feel threatened by it? What impact does this 12% Chinese market share have on Dacia's performance this year?

Well, we feel it differently in different segments. The increased competition is felt mostly in our higher segments, and this competition comes not only from the Chinese, but also from other European brands.

It's always a little bit of an honour when others are attacking your position, because it means that you were doing not too badly. You will not attack the last one in the course but the leaders, right? And competition, of course, also brings stimulation, innovation and fresh ideas. So at the end of the day, I think it's good for the customer. However, competition needs to be fair.

And this is, I think, what we need to ensure: that competition simply is fair.

I come from a market that has been notoriously sceptical about electric drive and has experienced a real boom in the last couple of months, simply because the fuel prices are so high. What is the impact of these high fuel prices on your current business?

Well, of course, we also see an impact, because there are a lot of markets like Bulgaria, which are really flipping now into electric mobility. And now we have this new offer, the Spring, which comes just in time as a made-in-Europe car, so it may now be eligible for incentives if there are some. So that's the right moment to have this car. When prices are getting so high, and at the same time you have incentives to switch, and the infrastructure is getting better, it's probably the right move to go for a pure electric car. However, we also have other propositions within our portfolio, like, for example, GPL, which is very attractive in some countries and which reduces your energy costs significantly. And we have now on all models the hybrid and hybrid version with very efficient technology, which also reduces your consumption.

Contrary to what you just said, could we see the Renault Bridger as a European model? Even the name kind of suggests it's designed for Dacia…



There are a lot of people who think it looks somehow like a Dacia. I also think it has a lot of traits which fit quite well into our brand, but no decision has been made on that.

In Bulgaria, the Dacia Dokker used to be the best-selling car overall. Are you considering going back to the LCV segment, or is it something that you just leave to Renault for the future?
There is no decision on that as well. We see that there is a lot of demand, that people are missing the Dokker, and we always tend to listen to the customer needs and to find solution. For that one, we still haven't found it. Because of the CO2 emissions, we need to have something which is at least electrified or fully electric, and you need to do it at affordable price. It's also quite a big car, it needs the ability to transport and carry weight, so there's still no clear solution to that. But never say never.

Speaking of the Spring, how do you position this car against the Twingo, which is basically technologically quite similar?
First of all, there is no need to position against the Twingo because we are one family; it's our sibling.

Let me rephrase: what customers do you target with the Spring, and how are they different from the Twingo buyers?
I think that if you look at those two cars, they are completely different, and they are also addressing completely different customers. Twingo is in a great tradition of the former Twingo and is a real voiture à vivre. Meanwhile, Spring is very Dacia: essential and cool, robust and outdoorsy.
And if we ever had a customer hesitating between Twingo and Dacia, it wouldn't matter because it's still the same family.

You came from over two decades of a career in Mercedes, into the most affordable brand in Europe. What did you need to adjust in your thinking to do that?
Mercedes is a brand that innovates to create desires that the customer didn't have before. So the innovation, at the end of the day, costs money and determines the enterprise.
The thinking of Dacia is just the opposite: what is really essential to the customer, and what is the maximum price he's willing to pay for that. So we have this design-to-cost approach where we first think of what the price can be, and then we do the design, and we have this permanent search to reduce everything to the essential.
With Mercedes, I have seen a lot of engineers being busy putting things in their car, and here I have a lot of engineers taking things out of the car, and this is just the opposite. ■

И ГОРУБЛЯНЕ СЕ ЕЛЕКТРИФИЦИРА

GORUBLYANE GOES ELECTRIC, TOO

Пролетта на 2026 донесе огромна промяна на българския пазар за нови автомобили - и с истинския бум на електрическите модели, и с рекордния дял на китайските марки. Но сътресенията от кризата с Иран и скъпите горива са още по-видими на пазара втора ръка. Докато продажбите на нови коли у нас вървят към поредна рекордна година, тези на употребявани спадат с почти 13,000 броя на годишна база, ако съпоставим данните за първите девет месеца на 2026 и 2025.

С две изключения, всички водещи марки на този пазар отчитат съществен спад - под или над средния за пазара, който е -6.5%. И двете изключения са от Южна Корея: при Hyundai регистрациите скачат с над 14 на сто, а при Kia - с 21 на сто. И в двата случая съществен принос имат електрическите модели като Kona и Niro.
Сред 50-те най-търсени коли на старо в България, тъкмо Hyundai Kona отчита най-голям скок в интереса на купувачите - 106% повече от първите девет месеца на миналата година (най-вече благодарение на електрическата версия). Skoda Octavia има втория най-голям ръст - 37%, но при общ сериозен спад за чешката марка. Tesla Model 3 е трета в тази класация, с 31% повече регистрации.
На другия полюс - с най-голям спад - са няколко от най-търсените в миналото коли у нас, начело с Ford Focus (-28%), Opel Astra (-24%), VW Polo (-22%), Ford Fiesta (-19%). Между тях неочаквано се промъкват и няколко SUV като BMW X5 (-23%) и Toyota RAV4 (-21%).
При най-търсените модели втора ръка няма съществени промени: Топ 10 се състои изцяло от германски автомобили, с по три представителя на Volkswagen и Mercedes, и по два на BMW и Audi.

ТОП 10, МОДЕЛИ
ТОП 10, MODELS

1. VW Golf - 7100
2. VW Passat - 4407
3. Mercedes C-Class - 4236
4. Mercedes E-Class - 3919
5. BMW 3 Series - 3358
6. Audi A4 - 3292
7. BMW 5 Series - 3081
8. VW Touran - 2915
9. Mercedes ML/GLE - 2634
10. Audi A6 - 2597

The spring of 2026 brought a massive shift to the Bulgarian new-car market, characterised by a genuine boom in electric models and a record market share for Chinese brands. However, the shocks stemming from the crisis involving Iran and high fuel prices are even more pronounced in the used-car market. While new-car sales in Bulgaria are on track for another record-breaking year, sales of used vehicles have dropped by nearly 13,000 units year-on-year, based on a comparison of data from the first nine months of 2026 and 2025.

With two exceptions, all leading brands in this market have experienced a significant decline—ranging above or below the market average of -6.5%. Both exceptions hail from South Korea: registrations for Hyundai have surged by over 14%, while Kia has seen an increase of 21%. In both instances, electric models such as the Kona and Niro have played a major role.
Among the 50 most sought-after used cars in Bulgaria, the Hyundai Kona has seen the sharpest spike in buyer interest—up 106% compared to the first nine months of last year (driven primarily by its electric version). The Skoda Octavia follows with the second-largest increase—37%—though the Czech brand has otherwise faced a significant overall decline. The Tesla Model 3 ranks third on this list, with a 31% rise in registrations. At the other end of the spectrum—showing the sharpest declines—are several models that were previously among the most sought-after in the country, led by the Ford Focus (-28%), Opel Astra (-24%), VW Polo (-22%), and Ford Fiesta (-19%). Unexpectedly, a few SUVs, such as the BMW X5 (-23%) and Toyota RAV4 (-21%), also appear in this group.
There are no significant changes among the most popular used car models: the top 10 consists entirely of German vehicles, with three entries each from Volkswagen and Mercedes, and two each from BMW and Audi. ■



ПРАВОТО ДА ИЗБИРАШ

Новото поколение на най-популярното BMW в България идва с рекордно разнообразие от задвижвания



Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ДАНИЕЛ КРАУС

Хубаво щеше да е и в българската политика да имаме толкова право на избор, колкото ни дава BMW с новото поколение на X5. Традиционно най-популярният модел на BMW в България сега получава толкова голямо разнообразие от задвижвания, каквото всъщност не е имал нито един друг автомобил в досегашната история.

ТОВА ВКЛЮЧВА БЕНЗИН, ДИЗЕЛ, ПЛЪГ-ИН ХИБРИД в няколко варианта, чисто електрическа версия и дори серийна водородна версия с горивни клетки. В това ревю ще покараме бензиновото X5 40 xDrive и електрическото iX5 60 xDrive, и двете с пълно предаване, ще ви кажем какви още двигатели да очаквате - включително и истински V8, ще покажем впечатляващите нови технологии и ще разкрием цените за България.

НО ПЪРВО НЕКА ЗАПОЧНЕМ ОТ СЛОНА В СТАЯТА: ДИЗАЙНА. В последните години новите модели на баварците предизвикват по-ожесточени естестически спорове и от най-скандалните лица в съвременното изкуство, като Деймиън Хърст или Джеф Куунс. Това несъмнено ще продължи и тук, дори и само по силата на навика. Новото X5 е радикална промяна спрямо консервативните предишни поколения. Но на нас ни харесва. Формите са изчистени и компактни, и го карат да изглежда по-малко, отколкото е. Даже необичайните предни светлини с форма на X ни се струват приятно разнообразие сред морето от банални светещи ивици през цялата предница, които доминират от Китай, през Волфсбург, до Детройт.
А дори и да не споделяте нашето мнение, имайте предвид, че тук функцията е била поставена над формата: главната цел на този дизайн е да понижава въздушното съпротивление. И разхода, естествено.

ШЕСТЦИЛИНДРОВ МОТОР, 400 КОНСКИ СИЛИ, 580 Нм, 5.3 секунди от 0 до 100 км/ч: само допреди няколко години това щяха да са показателите на върхов модел в гамата. Сега това е базовото бензиново X5 - 40 xDrive.
Двигателят B58 отдавна вече се ползва ▶





с легендарен статут, но тук той е сериозно обновен - и с добавена мека хибридна система. Това означава, че директно в 8-степенната трансмисия е вграден малък електромотор. Мощността му е само 18 коня, но въртящият момент е цели 200 нютонметра. Едновременно действа като стартер, дава ви повече динамика при ускорение, и пести гориво. Макар да е над 2.3 тона, тази версия на X5 се усеща пъргава и жизнерадостна точно като предшествениците си. Или дори малко повече.

ОСВЕН БЕНЗИНОВОТО 40 XDRIVE, ЩЕ ИМА И ДИЗЕЛОВО, също с шест цилиндъра и с мека хибридна система. При него мощността е по-ниска - 313 коня, но въртящият момент е цели 670 Нютонметра. Ускорението 0-100 км/ч отнема 6.1 секунди.

После идва плъг-ин хибридът X5 50e - с 489 коня, 700 нютонметра, и 5 секунди от нула до сто. Ако и това не ви стига, има и M60e - пак плъг-ин, но с 612 коня, 800 нютонметра, и 4.5 секунди от място до 100 км/ч.

Догодина ще се появи и M60 - без буквата "e", но пък с истински V8 двигател под капака.

За мен лично най-любопитната версия е водородната, но ще я видим в предпроизводствена версия догодина, а серийно - чак през 2028.

Междувременно нека ви запознаем и с електрическото iX5, което има - не повече, не по-малко - най-голямата батерия, слагана някога в европейски автомобил: 141 киловатчаса. И най-високата скорост за зареждане за европейски електромобил - 460 киловата.

iX5 получава пълния пакет от така наречената шесто поколение електрическо задвижване на BMW: 800-волтова архитектура, нови електромотори, нови инвертори, нови цилиндрични клетки на батерията с променена химия.

ВСИЧКО ТОВА ПОВИШАВА ЕФЕКТИВНОСТТА С ЦЕЛИ 20%, но въпреки това тук баварците са решили да играят на сигурно и са увеличили батерията до 141 киловатчаса нетен капацитет.

Енергията ѝ отива към два електромотора: асинхронен на предната ос с 249 конски сили, и синхронен без постоянен магнит на задната, с 329 коня.

Рекордната батерия върви и с почти рекордно тегло: тази версия на iX5 тежи 2.9 тона. Няма да седна да ви убеждавам, че това е лека кола. Но всъщност е доста полека от повечето си конкуренти. Ford F-150 Lightning, който е с по-малка батерия и с много по-ниско ниво на оборудване, е над 3 тона. Еквивалентният SUV на Rivian е 3.2 тона. А ако погледнем към амбициозната китайска конкуренция, разликата е шокираща. Yangwang U8, големият електрически SUV с удължител на пробега на BYD, тежи с над половин тон повече.

ТАЗИ ВЕРСИЯ НА IX5 ВИ ДАВА 578 КОНЯ максимална мощност, а също и забележителен и рано идващ въртящ момент, който улеснява изключително изпреварванията. Но тя е с доста по-ниска максимална скорост от тази на иначе по-слабата бензинова версия. Там електронното ограничение е при 250 км/ч. Тук - още при 210 км/ч.

Рядко обаче ще изпитате тази разлика в реалния живот. По-важното е, че няма и помен от такава разлика в пътното поведение. За моя голяма изненада електрическото iX5 се усеща даже по-стабилно в завоите от тежащото с над половин тон по-малко X40.

Обяснението според инженерите е в по-ниския център на тежестта и по-добрия баланс между предна и задна ос. При бензиновата версия предницата неизбежно тежи повече.

По живописните планински пътища в природния парк Борего Спрингс тези 2.9 тона (или 3.1 тона с нас двамата на борда) се усещат, но не твърде много.

В завоите тази кола е удивително овладяна и стабилна - заслуга и на изключително сложното ѝ окачване.

Всички версии на новото X5 стандартно идват с адаптивно окачване, а в по-високите нива като екстра можете да имате пневматично, каквото има нашата тестова iX5. Допълнителна опция са и завиващите задни колела.

Тук е мястото да вметнем, че новото X5





не е върху революционната архитектура на Neue Klasse гамата, а върху познатата ни универсална платформа CLAR - само че доста модифицирана.

Ползата от колосалната батерия се усеща, когато тръгнете да пътувате някъде надалеч. В нашия случай тестовият ни маршрут в южната част на щата Калифорния бе малко над 500 km - нищо работа за тази батерия. Преди няколко дни екипът на BMW успя да измине над 800 km от Сан Франциско до Нюпорт Бийч по панорамния път. Максималният пробег по WLTP тестовете е 845 km, което за такава грамада е наистина впечатляващо.

ОСВЕН ТОВА ТАЗИ БАТЕРИЯ ИМА НАЙ-ВИСОКАТА СКОРОСТ ЗА ЗАРЕЖДАНЕ от всички европейски електромобили в момента - 460 kBm, с 60 повече от iX3. В България вече има няколко станции, на които на теория бихте могли да го изпробвате. Десет минути на такава станция ще ви дадат още 350 километра пробег. Освен това, iX5 серийно има 22-киловатово зарядно за променлив ток.

Немалък принос за този забележителен пробег имат и дизайнерите, които са постигнали тук, в електрическата версия, изумителния коефициент на въздушно съпротивление от 0.28. В наши дни на пазара има автомобили с 0.20, 0.21, но нито един от тях не е голям SUV. Само за сравнение, първото поколение на X5 имаше коефициент от 0.36 - с почти цяла десета повече. В особения свят на инженерите по аеродинамика това е разликата между лястовичка и двуетажен хамбар.

BMW ОТДАВНА ИМА РЕПУТАЦИЯТА НА НАЙ-ЧЕСТНАТА КОМПАНИЯ, когато става дума за пробега. От нашия тест можем да твърдим, че обещаните над 800 километра са напълно реални. Макар да зависят и от шофьора.

В нашия случай сериозен фактор бе и респектът ни към калифорнийската полиция. Превишаването на скоростта дори с няколко мили ще ви струва 35 долара базова глоба - съвсем умерено, но и още около 200 долара допълнителни такси. Пак добре, че тук не е като в Швейцария, където глобата се определя и от стойността на автомобила. Защото X5 не е много изгодно в това отношение, меко казано. Цената също е нещо, с което новото поколение чупи рекордите. Сравненията с преди седем години, когато излезе предишната генерация, са съвсем безпочвени, разбира се. Но новото поколение забележимо вдига летвата и спрямо тазгодишните цени за старото. Бензиновото X5 40 xDrive започва от 93 200 евро. Дизеловото малко парадоксално е по-евтино - 90 700 евро. По-слабият плъг-ин хибрид е 100 800, а по-мощният - почти 120 000 евро.

НА ТОЗИ ФОН ЕЛЕКТРИЧЕСКОТО iX5 60 XDRIVE Е НАПРАВО ИЗГОДНО - 100 800 евро. Догодина то ще има и по-достъпен вариант, макар от BMW още да не са го потвърдили официално. Дори и така, покачването в цената е солидно. Но пък и нещата, които получавате в замяна на парите си, са доста повече.

Това е и най-голямото X5 до момента. Само няколко милиметра не му достигат до петте метра. Междуосието е 304 см, което означава, че вътрешното пространство е съпоставимо с това в досегашното X7. Багажникът побира 650 литра и при бензиновия, и при електрическия вариант.

Интериорът копира дизайна на Neue Klasse гамата, който вече познаваме от iX3 и i3, но с доста по-високо качество на материалите. И с някои съвсем нови материали, като специално обработената шистова скала около превключвателя на предавките. Огромният дисплей на мултимедията предизвиква смесени чувства. Беше време, когато BMW нарочно държеше екраните малки, за да не ви отвлича вниманието от най-важното - шофирането. Тези 18 инча са голяма крачка в обратната посока. Но такова е желанието на китайските клиенти, а и трябва да признаем, че екранът е с чудесна графика, бърз и доста интуитивен за ползване.

НЯМАМЕ ОБАЧЕ АБСОЛЮТНО НИКАКВИ ВЪЗРАЖЕНИЯ нито срещу огромния хедъп-дисплей, нито срещу голямата новост при Neue Klasse: панорамния екран под ▶



▶ предното стъкло. По наше мнение той е практичен и изглежда добре. Зоната пред шофьора е за скоростта и другите важни показатели, но можете сами да изберете какво да виждате на останалите позиции - от прогнозата за времето до резултати от футболни мачове.

Всъщност единственото ми сериозно оплакване от нашата тестова кола бяха страничните огледала по американски стандарт, който не позволява асферичните стъкла. И драматично ограничава видимостта ви, напук на декларираната цел за повече безопасност. Което само показва, че чиновниците могат да са глупаци на всички континенти.

Извън това неудобство обаче, новото X5 и iX5 ни се стори изключително комфортно. А също и изключително добре обезшумено, включително в бензиновата версия. Всъщност не се сещаме за нито един конкурент в този сегмент, който да е толкова тих вътре. Въздушното окачване ви позволява да повдигате или да смъквате автомобила, и то значително (до 6 см). Не че някой някога ще използва електрическо iX5 за тежък офроуд. Но е добре да знаете, че можете да се измъкнете от всякаква ситуация с него.

ПРЕЗ МУЛТИМЕДИЯТА ИМАТЕ ПЪЛЕН КОНТРОЛ И ВЪРХУ ВРАТИТЕ. Можете да отворите всички едновременно с едно докосване на екрана. Специален сензор във всяка врата засича, ако има препятствие отвън, и в такива случаи ще я остави затворена.

Можете да контролирате и шарката на предните светлини. Ако случайно не ви харесва този X-образен светлинен подпис, можете да го върнете във варианта с две диагонални ивици, който познаваме от iX3.

ПИШЕМ ШЕСТИЦА И ЗА НОВАТА ФУНКЦИЯ ROUTINES, с която можете да настройвате предварително огромен брой неща за определени дни и часове. Или завинаги: примерно никога да не чувате предупреждението за скорост, или пък всяка сутрин в седем да се включва отоплението на седалките. Много луксозни автомобили могат всички тези неща поотделно, но тук комбинирането им означава, че се налага да ровите в менюто само веднъж. А може и изобщо да не ровите, само да го изречете - новият гласов асистент работи неочаквано ефективно. Което е всъщност есенцията на този автомобил.

НАЙ-ВАЖНОТО МИ ВПЕЧАТЛЕНИЕ ОТ НОВОТО X5 НЕ ИДВА ОТ ТЕХНОЛОГИИТЕ, от забележителната батерия, от огромния пробег. Най-важното ми впечатление е от изумителния комфорт, който ви дава тази кола. Комфорт на много по-високо равнище от досегашното поколение, което не бихме нарекли неудобно. Но тук нещата са на съвсем друго равнище.

Макар да е BMW, това е автомобил, създаден не да ви вдига адреналина - въпреки че е в състояние да го прави - а да ви успокоява. И да повишава качеството на живот. Изобщо добре свършена работа, BMW. ■

BMW X5 40 xDrive

400
к. с. максимална мощност
646 hp maximum power

580
Нм максимален въртящ момент
Nm maximum torque

5.3
секунди 0-100 км/ч
seconds 0-100 km/h

250
км/ч максимална скорост
km/h maximum speed

pH
9.23+

silver
Ag

white water®

– NATURAL MINERAL WATER –



БЯЛАТА ВОДА

НАТУРАЛНА МИНЕРАЛНА ВОДА
СЪС СЪДЪРЖАНИЕ НА СРЕБРО

PURE &
NATURAL
FROM EU

www.whitewater.bg



THE RIGHT TO CHOOSE

The new generation of the most popular BMW in Bulgaria arrives with a record-breaking variety of powertrains

By KONSTANTIN TOMOV / Photography DANIEL KRAUS

It would be nice if we had as much freedom of choice in Bulgarian politics as BMW offers with the new generation of the X5. Traditionally the most popular BMW model in Bulgaria, it now boasts a range of powertrain options—a level of variety arguably unseen in any other vehicle in history.

THIS LINEUP INCLUDES GASOLINE, DIESEL, SEVERAL PLUG-IN HYBRID variants, a fully electric version, and even a production-ready hydrogen fuel-cell model. In this review, we'll get behind the wheel of the gasoline-powered X5 40 xDrive and the electric iX5 60 xDrive—both featuring all-wheel drive—and tell you what other engines to expect (including a genuine V8). We'll also showcase the impressive new technologies and reveal the pricing for the Bulgarian market.

But first, let's address the elephant in the room: the design. In recent years, the Bavarian manufacturer's new models have sparked fiercer aesthetic debates than even the most controversial figures in contemporary art, such as Damien Hirst or Jeff Koons.

That trend will undoubtedly continue here—if only out of sheer habit. The new X5 represents a radical departure from the conservative generations that came before it. But we happen to like it. The lines are clean and compact, making the vehicle appear smaller than it actually is. Even the unusual X-shaped headlights feel like a welcome change of pace amidst the sea of generic light strips spanning the front—a design trend dominating everything from China to Wolfsburg and Detroit.

And even if you don't share our view, bear in mind that here, function has taken precedence over form: the primary goal of this design is to reduce aerodynamic drag—and, naturally, fuel consumption.

A SIX-CYLINDER ENGINE, 400 HORSEPOWER, 580 Nm of torque, and a 0–100 km/h sprint in 5.3 seconds—just a few years ago, these would have been the specs for a top-of-the-line model. Now, this is the entry-level petrol X5: the 40 xDrive.

The B58 engine has long enjoyed legendary status, but here it has undergone a significant update—and gained a mild-hybrid system. This means a small electric motor is integrated directly into the 8-speed transmission. While its power output is a modest 18 horsepower, it delivers a substantial 200 Nm of torque. It serves a triple purpose: acting as a starter, providing an extra boost during acceleration, and saving fuel. Despite weighing over 2.3 tons, this version of the X5 feels agile and spirited—just like its predecessors. Perhaps even more so.

In addition to the petrol 40 xDrive, there will also be a diesel variant, likewise featuring a six-cylinder engine and a mild-hybrid system. In this version, the power output is lower—313 horsepower—but the torque reaches an impressive 670 Newton-meters. Acceleration from 0 to 100 km/h takes 6.1 seconds.

Next up is the X5 50e plug-in hybrid, featuring 489 horsepower, 700 Newton-meters of torque, and a 0–100 km/h time of 5 seconds. If that's still not enough for you, there's the M60e—also a plug-in hybrid, but with 612 horsepower, 800 Newton-meters of torque, and a 0–100 km/h sprint of 4.5 seconds.

Next year, the M60 will also arrive—without the "e" designation, but with a genuine V8 engine under the hood.



BMW iX5 60 xDrive

578
к. с. максимална мощност
646 hp maximum power

805
Нм максимален въртящ момент
Nm maximum torque

4.6
секунди 0-100 км/ч
seconds 0-100 km/h

845
км максимален пробег
km maximum range

Personally, I find the hydrogen version the most intriguing; however, we won't see a pre-production model until next year, with the full production version not arriving until 2028.

In the meantime, let's take a look at the electric iX5, which features—believe it or not—the largest battery ever installed in a European vehicle: 141 kilowatt-hours. It also boasts the fastest charging speed for any European electric car: 460 kilowatts.

The iX5 incorporates the complete suite of BMW's so-called sixth-generation electric powertrain technology: an 800-volt architecture, new electric motors, new inverters, and new cylindrical battery cells with a revised chemical composition.

ALL OF THIS BOOSTS EFFICIENCY BY A FULL 20%. Nevertheless, the Bavarians decided to play it safe, increasing the battery capacity to 141 kWh (net).

This energy powers two electric motors: an asynchronous motor on the front axle producing 249 horsepower, and a synchronous, non-permanent-magnet motor on the rear axle delivering 329 horsepower.

This record-breaking battery comes with a near-record-breaking weight: this version of the iX5 tips the scales at 2.9 tonnes. I'm certainly not going to try to convince you that this is a "light" car—but, in fact, it is significantly lighter than most of its competitors. The Ford F-150 Lightning, which has a smaller battery and a much lower level of equipment, weighs over 3 tonnes. Rivian's equivalent SUV weighs 3.2 tonnes. And if we look at the ambitious Chinese competition, the difference is shocking. The Yangwang U8—BYD's large electric SUV, which features a range extender—weighs over half a ton more.

This version of the iX5 delivers a maximum output of 578 horsepower, along with remarkable, readily available torque that makes overtaking exceptionally easy. However, its top speed is significantly lower than that of the otherwise less powerful gasoline version; the latter is electronically limited to 250 km/h, whereas this model is capped at 210 km/h.

IN REAL-WORLD DRIVING, HOWEVER, you will rarely notice this difference. More importantly, there is absolutely no such disparity when it comes to handling. To my great surprise, the electric iX5 feels even more stable in corners than the X40, which weighs over half a ton less.

According to the engineers, this is explained by a lower center of gravity and a better balance between the front and rear axles. In the gasoline version, the front end is inevitably heavier.

On the picturesque mountain roads of the Borrego Springs nature park, the vehicle's 2.9-ton mass (or 3.1 tons with the two of us on board) is noticeable, though not excessively so.

In corners, the car remains remarkably composed and stable—a credit, in part, to its highly sophisticated suspension system. All versions of the new X5 come with adaptive suspension as standard, while higher trim levels offer an optional air suspension—which is featured on our test iX5. Rear-wheel steering is also available as an extra option.

Next up is the X5 50e plug-in hybrid, boasting 489 horsepower, 700 Nm of torque, and a 0–100 km/h acceleration time of 5 seconds. If that's still not enough for you, there's the M60e—also a plug-in hybrid, but with 612 horsepower, 800 Nm of torque, and a 0–100 km/h time of 4.5 seconds. ▶



▶ Coming next year is the M60—minus the "e," but with a genuine V8 engine under the hood.

IT IS WORTH NOTING HERE THAT THE NEW X5 is not built on the revolutionary "Neue Klasse" architecture, but rather on the familiar CLAR modular platform—albeit one that has been significantly modified.

The benefit of the massive battery becomes apparent when embarking on a long-distance journey. In our case, the test route in Southern California spanned just over 500 km—a trivial distance for this battery. A few days earlier, the BMW team managed to cover over 800 km from San Francisco to Newport Beach via a scenic route. The maximum range according to the WLTP test cycle is 845 km, which is truly impressive for a vehicle of this size.

Furthermore, this battery boasts the highest charging speed currently available among European electric vehicles—460 kW, which is 60 kW faster than the iX3. There are already a few stations in Bulgaria where, theoretically, you could put this to the test; ten minutes at such a station would add another 350 kilometers of range. Additionally, the iX5 comes standard with a 22 kW AC onboard charger.

The designers also played a significant role in achieving this remarkable range, managing to attain an astonishing drag coefficient of 0.28 for this electric version. While there are cars on the market today with coefficients of 0.20 or 0.21, none of them are large SUVs. For comparison, the first-generation X5 had a drag coefficient of 0.36—nearly a full tenth higher. In the peculiar world of aerodynamics engineers, this is the difference between a swallow and a two-story barn.

BMW has long held a reputation as the most honest manufacturer when it comes to range figures. Based on our test, we can confirm that the promised range of over 800 kilometers is entirely realistic—though it does depend on the driver.

In our case, a significant factor was our healthy respect for the California police. Exceeding the speed limit by even a few miles will cost you a $35 base fine—quite reasonable—plus another $200 or so in additional fees. It's a good thing it's not like in Switzerland, where the fine is determined in part by the value of the vehicle; the X5, to put it mildly, wouldn't fare very well in that regard. Price is another area where this new generation is breaking records.

COMPARING IT TO SEVEN YEARS AGO—when the previous generation was released—is, of course, entirely pointless. However, this new generation raises the bar significantly, even when compared to the pricing of the outgoing model. The petrol-powered X5 40 xDrive starts at 93,200 euros. Somewhat paradoxically, the diesel version is cheaper, at 90,700 euros. The less powerful plug-in hybrid comes in at 100,800 euros, while the more powerful one reaches nearly 120,000 euros.

Against this backdrop, the electric iX5 60 xDrive actually looks like a bargain—at 100,800 euros. Next year, a more accessible version will also be available, although BMW has not yet officially confirmed this. Even so, the price increase is substantial. On the other hand, you get significantly more in return for your money.

This is also the largest X5 to date—falling just a few millimeters short of the five-meter mark. With a wheelbase of 304 cm, the interior space is comparable to that of the previous-generation X7. The trunk offers a capacity of 650 liters in both the gasoline and electric versions.

THE INTERIOR MIRRORS THE DESIGN of the "Neue Klasse" lineup—already familiar from the iX3 and i3—but features significantly higher-quality materials. It also introduces some entirely new materials, such as specially treated slate surrounding the gear selector.

The massive multimedia display evokes mixed feelings. There was a time when BMW deliberately kept screens small to avoid distracting the driver from what matters most: the act of driving. This 18-inch display represents a major shift in the opposite direction. However, this reflects the preferences of Chinese customers; furthermore, it must be acknowledged that the screen boasts excellent graphics, operates quickly, and is quite intuitive to use.

On the other hand, we have absolutely no objections to the massive head-up display, nor to the major innovation within the "Neue Klasse" range: the panoramic screen positioned beneath the windshield. In our view, it is both practical and aesthetically pleasing. The area directly in front of the driver displays speed and other vital metrics, while the remaining sections can be customized to show whatever you choose—from weather forecasts to football match scores. In fact, my only serious complaint regarding our test car concerned the side mirrors—configured to American standards, which do not permit the use of aspherical glass. This drastically limits visibility, running counter to the stated goal of enhancing safety. It just goes to show that bureaucrats can be fools on any continent.

Aside from this drawback, however, the new X5 (and the iX5) struck us as exceptionally comfortable. It is also remarkably well-insulated against noise—even in the gasoline-powered version. In truth, I cannot think of a single competitor in this segment that is as quiet inside.

THE AIR SUSPENSION ALLOWS YOU TO RAISE or lower the vehicle—by a significant margin, up to 6 cm. Not that anyone is likely to take an electric iX5 off-roading in rugged terrain, but it is reassuring to know that the vehicle can help you navigate your way out of almost any situation.

The multimedia system also provides full control over the doors. You can open them all simultaneously with a single tap on the screen. A dedicated sensor in each door detects external obstacles, ensuring the door remains closed if something is in the way.

You can even adjust the pattern of the front lights. If the X-shaped light signature isn't to your liking, you can switch it back to the dual-diagonal-stripes design seen on the iX3.

We also give top marks to the new "Routines" feature, which allows you to pre-configure a vast array of settings for specific days and times—or even on a permanent basis. For instance, you could ensure you never hear a speed warning again, or have the seat heating switch on automatically every morning at seven. While many luxury vehicles can handle these functions individually, the integration here means you only need to dig through the menus once. Or, you don't have to dig at all—you can simply speak your command; the new voice assistant works with surprising efficiency. And that, in essence, is what this car is all about.

MY MOST SIGNIFICANT IMPRESSION of the new X5 doesn't stem from its technology, its remarkable battery, or its impressive range. Rather, it comes from the astonishing level of comfort this car provides—a level far superior to that of the previous generation (which, to be fair, was hardly uncomfortable itself). Here, however, things are on an entirely different plane.

Although it is a BMW, this vehicle isn't designed to get your adrenaline pumping—though it is certainly capable of doing so—but rather to put you at ease and enhance your quality of life. In short: well done, BMW. ■



92 | СЪВЪРШЕНО БЯГСТВО
THE PERFECT GETAWAY

94 | АФИШ
POSTER



110 | 6 НЕПОБЕДИМИ МИТА В КУХНЯТА
6 PERSISTENT KITCHEN MYTHS



АФИШ



ПОП

ДЖОРДЖ МАЙКЪЛ // Още един без време заминал си талант живее чрез записите от златните му години. George Michael: The Faith Tour ще ви върне към 1988 и концерта в Париж, когато Джордж е на върха на славата и силите си. Открити наскоро кадри, заснети на 35 мм лента, са в основата на този дигитално преработен концертен филм - най-голямото доближение до това да видите една музикална легенда на живо.

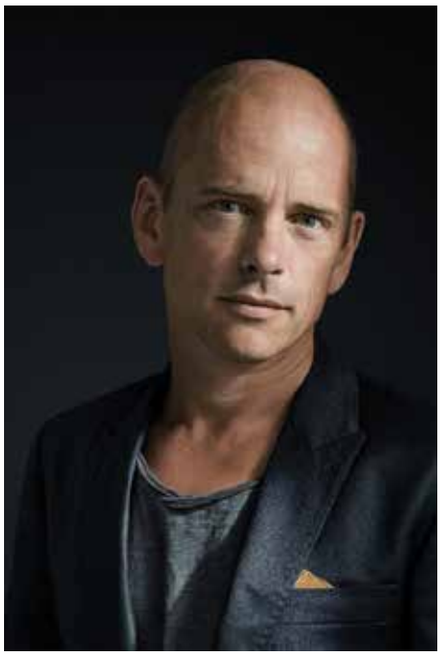
В кината от 13 ноември



КИНО

ИГРИТЕ НА ГЛАДА // С подзаглавие "Изгревът в Деня на жътвата", този prequel на легендарната поредица ще ви върне десетилетия назад във вселената на Панем, когато младият Хеймич Абърнати е принуден да участва в едни от най-жестоките Игри на глада изобщо (ако случайно сте забравили, Хеймич е героят на Уди Харелсън от оригиналната трилогия). Актьорският състав е звезден: Глен Клоуз, Джеси Племънс, Ралф Файнс, Ел Фанинг, Киърън Кълкин и още доста познати имена.

В кината от 20 ноември



ДЖАЗ

ТОРД ГУСТАВСЕН // Великолепният норвежки джаз пианист ще гостува в зала "България" в края на ноември с много любопитен нов проект, който на практика комбинира два дуета - на Торд с германската певица Симин Тандер, и отново на Торд със саксофониста Трюгве Сайм. Организирано отново с ентусиазма на "Дюкян Меломан", това несъмнено е джаз събитието на есента в България. През 2024 Густавсен спечели Европейската награда за джаз - напълно заслужено признание.

27 ноември, зала България, София

EN

POP

GEORGE MICHAEL // Another talent taken too soon lives on through recordings from his golden years. "George Michael: The Faith Tour" transports you back to 1988 and a concert in Paris, capturing George at the absolute peak of his fame and powers. Recently discovered footage, shot on 35mm film, forms the basis of this digitally remastered concert film—the closest experience to seeing a musical legend perform live.

In theaters from November 13

CINEMA

THE HUNGER GAMES // Subtitled "Sunrise on the Day of the Reaping," this prequel to the iconic franchise takes us decades into the past within the universe of Panem. A young Haymitch Abernathy is forced to compete in one of the most brutal Hunger Games ever (in case you've forgotten, Haymitch is the character played by Woody Harrelson in the original trilogy). The cast is star-studded, featuring Glenn Close, Jesse Plemons, Ralph Fiennes, Elle Fanning, Kieran Culkin, and many other familiar names.

In theaters from November 20

JAZZ

TORD GUSTAVSEN // The magnificent Norwegian jazz pianist will perform at Bulgaria Hall in late November, presenting a fascinating new project that essentially combines two duos: Tord with German singer Simin Tander, and Tord with saxophonist Trygve Seim. Organized once again with the enthusiasm of "Dukyan Meloman," this is undoubtedly the jazz event of the autumn in Bulgaria. In 2024, Gustavsen won the European Jazz Prize—a thoroughly well-deserved recognition.

November 27, Bulgaria Hall, Sofia

POSTER

ФАДО

АНА МУРА // Някога детето-чудо на португалското фадо, Ана Мура отдавна вече е сред всепризнатите му най-ярки звезди - включително и от легенди като Принс и Мик Джагър, който специално я покани да пее с Rolling Stones в Лисабон. Българската публика познава Ана от множеството ѝ гостувания, но сега ще се запознае с нов материал от последните албуми на певицата. Фадо е традиционна португалска музика, родена от меланхолията и носталгията пред XIX век.

17 ноември, НДК, София

КНИГА

ПРОТОКОЛИ // Невролог, биолог и преподавател в Станфорд (а също и водещ на световноизвестния подкаст Huberman Lab), Андрю Хюберман събира в тази книга цялото най-съвременно знание за здравословните практики и за това как да подобрите работата на мозъка, настроението и енергичността си. Неговите протоколи помагат да отключите пълния потенциал на тялото в седем области: сън; тренировки; контрол над стреса; хранене; светлина; концентрация, мотивация и учене и личностно израстване.

Издателство "Сиела"

ФУТБОЛ

ЛЕВСКИ - ЛИЛЕСТРЬОМ // Почитателите на българския шампион трябва да се върнат доста назад в годините, за да си спомнят кога за последен път отборът е срещал такава поредица от класни европейски противници. В началото на 2027 в София в Лига Европа идва "Милан", но преди това е домакинството с норвежкия "Лилестрьом". Ако синьото не е вашият цвят, на 26 ноември пък ЦСКА посреща "Трабзонспор".

10 декември, София

EN

FADO

ANA MOURA // Once the child prodigy of Portuguese Fado, Ana Moura has long since established herself as one of its most celebrated stars—recognized even by legends such as Prince and Mick Jagger, the latter of whom personally invited her to perform with the Rolling Stones in Lisbon. While the Bulgarian audience is already familiar with Ana from her numerous previous visits, this time they will be introduced to new material from her latest albums. Fado is a traditional Portuguese musical genre, born from the melancholy and nostalgia of the 19th century.

November 17, NDK (National Palace of Culture), Sofia

BOOKS

PROTOCOLS // Andrew Huberman—a neuroscientist, biologist, and Stanford professor (as well as the host of the world-renowned "Huberman Lab" podcast)—compiles the latest, cutting-edge knowledge on healthy practices in this book. He explores how to enhance brain function, mood, and energy levels. His "protocols" are designed to help you unlock your body's full potential across seven key areas: sleep, exercise, stress control, nutrition, light exposure, focus (concentration, motivation, and learning), and personal growth.

Ciela Publishing House

FOOTBALL

LEVSKI vs. LILLESTROEM // Fans of the Bulgarian champions would have to look quite far back in time to recall the last occasion the team faced such a string of high-class European opponents. In early 2027, AC Milan will arrive in Sofia for a Europa League match, but prior to that, the team hosts the Norwegian side Lillestroem. And if blue isn't your color, CSKA will be hosting Trabzonspor on November 26th.

December 10, Sofia








POSOKA.COM
Вашия *бизнес* -
нашата *обща* посока
Предлагаме решения за:
· Бизнес пътувания – самолетни билети и хотелско настаняване
· Корпоративни събития – конференции, срещи и тиймбилдинги
· Групови пътувания – организация и координация за бизнес екипи
· MICE решения – цялостна организация на корпоративни събития
Научете повече на www.posoka.com или се свържете с нас на 0700 17 107

Централна
Кооперативна
Банка
Важният си ти.

ЕДНА ДЕБИТНА КАРТА – БЕЗКРАЙНИ ВЪЗМОЖНОСТИ

Открий нови измерения на картовите услуги с Visa Debit Infinite



СЪВЪРШЕНО БЯГСТВО

THE PERFECT GETAWAY

Бразилия е най-горещата туристическа дестинация на 2026 година - и големият принос за това е на един-единствен град

Brazil is the hottest travel destination of 2026—and a single city deserves much of the credit

Текст **КАЛИН АНГЕЛОВ** / Фотография **ISTOCK**

By **KALIN ANGELOV**, / Photography **iSTOCK**

Поне половин дузина от реномираните туристически издания провъзгласиха Бразилия за най-горещата дестинация на 2026. Не е трудно да разберем защо: най-голямата страна в Южна Америка има колосални природни богатства (ще спомена само величествените водопади Игуасу и Амазонка), богата култура, интересна кухня и наистина легендарни умения в празнуването и веселбите. Но ако някой безмилостно ни застави да ограничим пътешествието си до Бразилия до една-единствена точка, много добре знаем коя ще е тя: Рио де Жанейро.

Някогашната столица, дом на най-знаменития карнавал на планетата, на най-легендарния футболен стадион и на най-съблазнителните плажове, привлече рекордните 12.5 милиона посетители през миналата година, а през тази рекордът със сигурност ще бъде подобрен.

At least half a dozen reputable travel publications have named Brazil the hottest destination of 2026. It's not hard to see why: South America's largest nation boasts colossal natural wonders (to mention just the majestic Iguazu Falls and the Amazon), a rich culture, an intriguing culinary scene, and a truly legendary flair for celebration and revelry.

But if we were forced to narrow our Brazilian journey down to just one spot, we know exactly what it would be: Rio de Janeiro.

The former capital—home to the planet's most famous carnival, its most iconic football stadium, and its most alluring beaches—attracted a record-breaking 12.5 million visitors last year, a figure almost certain to be surpassed this year.







ПРЕСТЪПЛЕНИЯ И МИТОВЕ
CRIME AND MYTHS

Не беше чак толкова отдавна времето, когато туристическите справочници за Рио де Жанейро звучаха като от апокалиптичен филм. Не носете фотоапарат по улиците, понеже ще ви бележи като турист и може да ви оберат. Не носете бижута - по същата причина, и дори обеци, защото може да ви ги откъснат направо от ушите, профучавайки покрай вас върху мотопед. Не се оставяйте да ви лъскат обувките на улицата, ако не искате петима двуметрови роднини на ваксаджийчето после да ви поискат за услугата еквивалента на 500 долара. Ако ви обират, не гледайте в лицата на обирджиите, защото ще помислят, че искате да ги запомните, и може да ви натупат. Не носете много пари, за да не ги загубите, но и не излизайте съвсем без пари, защото ако опитат да ви оберат и няма какво да ви вземат, може да се разстроят и пак да ви натупат. И така нататък.

След като прочете това, човек съвсем естествено започваше да се чуди защо това място е най-горещата туристическа дестинация на 2026 година. И защо Остап Бендер, прочутият герой на Илф и Петров, толкова копнееше за Рио де Жанейро, където мулатите се разхождат с бели панталони.

Обясненията са две. Първото е, че престъпността в Рио, макар и сериозна, никога не е била такова неизбежно бедствие, както я описваха пътеводителите. Второто е, че в последните години градът - домакинствал междувременно на Световно първенство по футбол и на Олимпийски игри - стори много, за да стане по-безопасен. Опасните наркобарони бяха прогонени от фавелите с армейски подразделения и танкове (и немалко престрелки). За миналогодишното посрещане на Нова година градските власти изкараха по улиците 7500 агенти по сигурността и 700 нови камери, така че всичко мина доста безгрижно.

It wasn't so long ago that travel guides for Rio de Janeiro read like scripts from an apocalyptic film. Don't carry a camera on the streets, they warned, as it marks you as a tourist and makes you a target for robbery. Don't wear jewelry—for the same reason—and avoid earrings, lest someone snatch them straight from your ears while whizzing past on a moped. Don't let anyone shine your shoes on the street, unless you want five two-meter-tall relatives of the shoeshine boy to show up afterward and demand the equivalent of 500 dollars for the service. If you're being robbed, don't look the robbers in the face—they might think you're trying to memorize their features, and they could end up beating you up. Don't carry too much cash, lest you lose it; but don't go out with no money at all, either—if someone tries to rob you and finds nothing to take, they might get upset and beat you up anyway. And so on.

After reading this, one naturally begins to wonder why this place is the hottest tourist destination of 2026. And why Ostap Bender—the famous character created by Ilf and Petrov—longed so intensely for Rio de Janeiro, a place where "mulattos" stroll about in white trousers.

There are two explanations. First, while crime in Rio is a serious issue, it has never been the kind of unavoidable catastrophe that guidebooks described. Second, in recent years, the city—which has since hosted both the FIFA World Cup and the Olympic Games—has made significant strides toward becoming safer. Dangerous drug lords were driven out of the "favelas" by army units and tanks (amidst quite a few shootouts). For last year's New Year's Eve celebrations, city authorities deployed 7,500 security personnel and 700 new cameras on the streets, ensuring that everything went off quite smoothly and without a hitch.




TRO
SEJARO
JANEIRO








COCO
R$ 6,00





ФАВЕЛИ И РАЗКОШ
FAVELAS AND OPULENCE

Дори и намаляла драстично, престъпността тук достига нива, каквито и най-опасните европейски градове не могат и да сънуват. Проблемите идват най-вече от прословутите фавели - бедняшки гета, основани някога от освободените роби. В повечето градове гетата са изолирани на едно място, често в покрайнините на града. В Рио, заради специфичната топография, те са пръснати навсякъде. Където и да се намирате, най-близката фавела ще е само на пет минути от вас. Дълги години фавелите бяха нещо като автономни райони, в които никога не влизаше полиция и където властваха наркобаронite. Сега, когато наркобандите ги няма, те са просто по-бедни жилищни квартали. Навремето Майкъл Джексън засне в една от тях свой видеоклип и отказа каквато и да било охрана. Все пак не ви съветваме да се разхождате из тях сами и нощем. Но същото важи и за безброй много други бедняшки квартали навсякъде по света. С цената на елементарна предпазливост и здрав разум, ваканцията ви в Рио ще мине без всякакви сътресения.

Колкото и удивително разнообразна страна да е Бразилия, в нея няма друго място като Рио де Жанейро. Има много градове, носещи чара на колониалната епоха, като например Салвадор; и много модерни метрополии с процъфтяващ бизнес, като Сао Пауло. Но Рио е единственият, който съчетава и двете. Това е град на смайващи контрасти - между старинната португалска архитектура и модернистичните небостъргачи; между тропическите плажове и ледените ветрове на върха на планината Корковадо; между угнетителната бедност на фавелите и разкоша на Леблон, мястото с най-високите цени на имотите в цяла Южна Америка.

Although crime rates have dropped drastically, they still reach levels here that even the most dangerous European cities could not imagine. The problems stem primarily from the notorious "favelas"—impoverished shantytowns originally established by freed slaves. In most cities, such ghettos are confined to a single area, often on the outskirts; in Rio, however, due to the unique topography, they are scattered everywhere. No matter where you are, the nearest "favela" is likely just five minutes away. For many years, these areas functioned as quasi-autonomous zones where the police never ventured and drug lords held sway. Now that the drug gangs are gone, they are essentially just poorer residential neighborhoods. Back in the day, Michael Jackson even filmed a music video in one of them—refusing any security detail whatsoever. That said, we certainly wouldn't advise wandering through them alone at night—though the same could be said for countless other impoverished neighborhoods around the world. With a bit of basic caution and common sense, your vacation in Rio should be entirely trouble-free.

As incredibly diverse as Brazil is, there is nowhere else quite like Rio de Janeiro. There are many other cities that retain the charm of the colonial era—Salvador, for instance; ...and many modern metropolises with a thriving business sector, such as São Paulo. But Rio is the only one that combines both. It is a city of striking contrasts—between historic Portuguese architecture and modernist skyscrapers; between tropical beaches and the icy winds atop Mount Corcovado; between the crushing poverty of the "favelas" and the opulence of Leblon, the place with the highest real estate prices in all of South America.

ПЪРВАТА ЕВРОПЕЙСКА СТОЛИЦА ИЗВЪН ЕВРОПА

THE FIRST EUROPEAN CAPITAL OUTSIDE EUROPE

Рио е едно от най-старите европейски селища на континента. Заливът бил открит от португалеца Гаспар де Лемош на 1 януари 1502 година (оттам и името - «Януарска река»). През 1565 тук се издигнал първият форт. Първоначално мястото било ценно заради специфичната тукашна дървесина. После във вътрешността на страната открили злато и диаманти, започнали да се появяват първите големи робовладелски плантации... В началото на XIX век колонията вече била толкова богата и развита, че португалският крал решил да избяга там от страховитите наполеонови армии. За кратко Рио станал първата (и последна засега) европейска столица, разположена извън Европа. Градът продължил да бъде столица и след обявяването на независимостта, и след замяната на империята с република. Чак през 1960 трябвало да отстъпи честта на новопостроения във вътрешността град Бразилия.

Всеки, който изобщо е чувал нещо за Рио, ще ви каже, че най-доброто време да го видите е в края на февруари и началото на март, в края на лятото и в разгара карнавала. Това е вероятно най-разпространеният мит за този град. Карнавалът наистина е изумително зрелище, но той е също времето на най-големия наплив и най-високите цени. При това блокира напълно нормалния живот в Рио и ще ви е трудно да се насладите на множеството други прелести на този град.

На всичкото отгоре през лятото, което продължава от края на декември до март, тук е дъждовният сезон и разцветът на досадната денга треска, която се пренася от комарите и която може да опропасти напълно ваканцията ви.

Rio is one of the oldest European settlements on the continent. The bay was discovered by the Portuguese explorer Gaspar de Lemos on January 1, 1502 (hence the name—"River of January"). In 1565, the first fort was built here. Initially, the location was valued for a specific type of local timber. Later, gold and diamonds were discovered in the interior, and the first large slave-holding plantations began to emerge... By the beginning of the 19th century, the colony had become so wealthy and developed that the Portuguese King chose to flee there to escape the terrifying Napoleonic armies. For a brief period, Rio became the first (and, to date, the only) European capital located outside of Europe. The city remained the capital even after independence was declared and the empire was replaced by a republic. It was not until 1960 that it had to cede this honor to Brasília—a city built from scratch in the country's interior.

Anyone who has heard anything at all about Rio will tell you that the best time to visit is in late February or early March—at the end of summer and the height of the Carnival. This is perhaps the most widespread myth about the city. While the Carnival is indeed an astonishing spectacle, it also brings the largest crowds and the highest prices. Moreover, it brings normal life in Rio to a complete standstill, making it difficult to enjoy the city's many other charms.

To make matters worse, the summer—which lasts from late December to March—coincides with the rainy season and a surge in the troublesome dengue fever. Transmitted by mosquitoes, this illness has the potential to completely ruin your vacation.









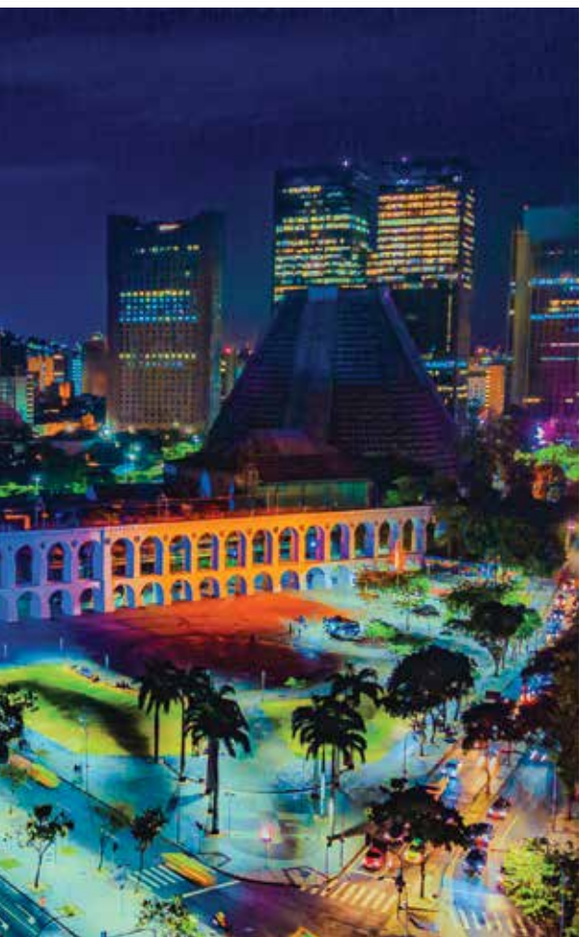












ЗИМА НА ПЛАЖА
WINTER ON THE BEACH

Затова далеч по-добри варианти за посещение са пролетта - тоест ноември и първата половина на декември, или пък зимата, която продължава от юни до септември. "Зима" тук е съвсем условно понятие, разбира се - през юли, най-студения месец, средната дневна температура е 21 градуса по Целзий, а нощната - 19. В някои особено “люти” зими нощем термометърът пада дори до 14 градуса. Листата на дърветата не опадат никога; плажовете са целогодишно пълни с народ. Можете да познаете, че е зима, единствено по слънцето, което залязва още в пет следобед. Но ако изобщо някога сте изпитвали очарованието на нощите в тропиците, ще разберете, че това не е недостатък.

Като стана дума за плажове, Рио може да се похвали с над 80 километра пясъчна ивица. Най-прочутите са Копакабана (позападнал обаче в последните години), Ипанема и Леблон. Специфична особеност е, че всеки отрязък от тях, маркиран от своя спасителен пост, е предназначен за определена група от хора. Има си плаж за хипита, за гейове, за почитатели на екстремните спортове, за семейства с деца. Усещането да си заобиколен единствено от хора с твоя мироглед е подчертано приятно. Затова просто си вземете банския, една хавлия, чифт от световноизвестните тукашни джапанки Havaianas и дребни пари. Няма да ви трябва нищо друго. За съжаление и плажовете, и улиците на Рио ще разбият на пух и прах друг популярен мит - за прелестните мулатки. Да, неминуемо ще видите и момичета със спираща дъха красота, каквато само дългогодишното смесване на расите може да създаде. Но мнозинството обитателки на Рио за жалост носят белезите на другата местна страст - храната.

For this reason, spring—specifically November and the first half of December—or winter (from June to September) are far better times to visit. Of course, the term "winter" is used quite loosely here; in July, the coldest month, the average daily temperature is 21°C (70°F), while nighttime temperatures hover around 19°C (66°F). During particularly "harsh" winters, the thermometer might drop as low as 14°C (57°F) at night. The trees never lose their leaves, and the beaches remain crowded with people all year round. The only way to tell it is winter is by the sun, which sets as early as 5:00 PM. Yet, if you have ever experienced the allure of tropical nights, you will understand that this is hardly a drawback.

Speaking of beaches, Rio boasts over 80 kilometers of coastline. The most famous stretches are Copacabana (though it has become somewhat run-down in recent years), Ipanema, and Leblon. A unique feature is that each section—marked by a specific lifeguard station—tends to cater to a particular group of people. There are specific beaches for hippies, for gays, for extreme sports enthusiasts, and for families with children. The feeling of being surrounded exclusively by people who share your worldview is exceptionally pleasant. So, just grab your swimsuit, a towel, a pair of the world-famous local "Havaianas" flip-flops, and some small change. You won’t need anything else.

Unfortunately, both the beaches and the streets of Rio will completely shatter another popular myth—the one about the stunning "mulatas". Yes, you will inevitably see girls of breathtaking beauty—the kind that only centuries of racial mixing can produce. But, sadly, the majority of Rio’s female inhabitants bear the marks of another local passion: food.

ТЕЛЕШКО И САМБА
BEEF AND SAMBA

Тук се яде съсредоточено и по много. Страшно популярна практика в ресторантите е да платите предварително фиксирана сума, срещу която имате достъп до богат салатен бар, а около масата ви непрекъснато сновят сервитьори с основните ястия. На някои места, като примерно Mateus в квартала Ботафого, акцентът е върху морските дарове - скариди, омари, октоподи, риба. На други, така наречените churrascarias, на власт е месото, особено телешкото (Бразилия е най-големият производител на телешко в света). Благодарение на тази система можете да опитате от всичко, но резултатът върху физиката ви ще е плачевен. Освен ако след това не се отдадете на другото любимо занимание на бразилците - танцуването.

Местата, на които свирят самба и боса нова, са безброй. Но особено горещо ви препоръчваме Rio Scenarium, обявен преди време от британския "Гардиън" за един от десетте най-добри барове в цял свят.

Приютено в една изоставена доскоро колониална къща в района Лапа, мястото е чисто вълшебство - макар че може да се наложи да почакате на дълга опашка, за да влезете. На входа ще ви поискат личната карта и дори ще ви снимат. С това досадната част приключва и можете да влезете, да се насладите на очарователния интериор, да седнете и дори да хапнете, ако по някаква космическа случайност сте пропуснали това през деня. След това си вземете чашата със задължителната кайпириня (коктейл от кашаса, лайм и кафява захар) и слезте на дансинга. Някои от най-големите звезди на бразилската музика идват да пеят и свирят тук, както и някои от най-прочутите танцьори. Ще се изумите колко различни хора привлича това място - тийнейджъри, на средна възраст, дори 70-годишни старци. Всички са толкова спокойни, дружелюбни и в очевидно добро настроение, че за две минути ще се почувствате като у дома си. И вече окончателно ще можете да забравите какво пише в справочниците. Защото Рио е място, за което не може да се прочете. То трябва да се преживее.

Here, people eat with serious dedication—and in large quantities. A very popular practice in restaurants is to pay a fixed price for access to an extensive salad bar, while waiters constantly circulate around your table, offering various main courses. In some places—such as Mateus in the Botafogo neighborhood—the focus is on seafood: shrimp, lobster, octopus, and fish. In others, known as "churrascarias", meat reigns supreme—especially beef (Brazil is the world's largest producer of beef). This system allows you to sample a bit of everything, though the impact on your physique might be rather unfortunate—unless, that is, you follow up by indulging in another favorite Brazilian pastime: dancing.

There are countless venues featuring samba and bossa nova. We highly recommend "Rio Scenarium", which was once named by the British newspaper "The Guardian" as one of the ten best bars in the world.

Housed in what was, until recently, an abandoned colonial-style building in the Lapa district, the place is pure magic—though you may have to endure a long queue to get in. At the entrance, you will be asked to present your ID, and your photo will even be taken. Once that tedious part is over, you can step inside, admire the charming interior, take a seat, and—if by some cosmic coincidence you haven't eaten yet that day—even grab a bite to eat. After that, grab a glass containing the obligatory caipirinha (a cocktail made with cachaça, lime, and brown sugar) and head down to the dance floor. Some of the biggest stars of Brazilian music come here to sing and perform, as do some of the most renowned dancers. You will be amazed by the diverse crowd this place attracts—teenagers, middle-aged people, and even 70-year-olds.

Everyone is so relaxed, friendly, and clearly in such high spirits that within two minutes, you will feel right at home. And at that point, you can completely forget what the guidebooks say. Because Rio is a place you cannot simply read about; it is a place that must be experienced.











6 НЕПОБЕДИМИ МИТА В КУХНЯТА



Рекламните кампании на отделни индустрии напълниха главите ни с напълно погрешни схващания - от които трудно се отвиква

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография iSTOCK

Безбожно остарели научни схващания, измишльотини, насадени от бавачката, или просто неща, в които много ни се иска да повярваме – независимо какъв е причинителят, ние продължаваме да се съобразяваме с множество напълно безпочвени митове за храната си.

МИТ: ГОТВЕНЕТО НА ЗЕЛЕНЧУЦИ ИЗПАРЯВА ВИТАМИНИТЕ

Това е вероятно най-вредният мит. В действителност термичната обработка на храната само подобрява способността на собствения ни организъм да извлича от нея необходимите хранителни вещества. Отличен пример са доматите, които съдържат мощния антиоксидант ликопен (с доказано действие срещу образуването на ракови клетки). Оказва се, че количеството на ликопена в доматите не само не намалява при готвене, но и дори нараства. Единственото вярно в целия мит е, че зеленчуците не бива да се преваряват. В обратния случай повечето полезни вещества в тях преминават във водата и се изхвърлят. Затова смело ги гответе, но с малко вода или в растителна мазнина.

МИТ: ПО-ДОБРЕ ШЕСТ МАЛКИ ПОХАПВАНИЯ, ОТКОЛКОТО ТРИ ГОЛЕМИ.

Мнозина се кълнат, че е по-добре да се откажете от традиционните закуска, обяд и вечеря, като вместо това хапвате по малко на всеки два-три часа. В действителност няма особено значение какъв е режимът ви, стига да го направите относително постоянен и да избягвате най-висококалоричните храни. Важно е обаче да не оставяте организма си дълго (повече от пет-шест часа) без храна, защото тогава при следващото ядене той ще се стреми да извлече максимум калории от храната и да натрупа запаси.

МИТ: ПРЕСНИТЕ ПЛОДОВЕ И ЗЕЛЕНЧУЦИ СА ПО-ПОЛЕЗНИ ОТ ЗАМРАЗЕНИТЕ.

Това не е вярно по съвсем проста причина – плодовете и зеленчуците, които ни продават като "пресни", всъщност често изминават няколкоседмичен път от фермата до магазина (със сигурност е така с аржентинските круши, които се продават у нас). През това време колебанията в околната температура и в светлината могат доста да намалят съдържанието на полезни вещества като витамин С например.
Обратното – цеховете за замразяване обикновено се разполагат съвсем близо до фермите, за да се спестят транспортни разходи, и затова плодовете стигат до тях пресни. Неприятният ефект от замразяването касае не хранителната стойност, а по-скоро вкуса и външния вид.

МИТ: МАРГАРИНЪТ Е ПО-ПОЛЕЗЕН ОТ МАСЛОТО

В последните десетилетия точно този мит позагуби сила, но все още хора от по-възрастните поколения вярват в него в резултат на годините облъчване. В краве масло има наситени мазнини, които, ако се консумират безогледно, могат да повишат нивата на така наречения лош холестерол (липопротеини с ниска плътност, или LDL). Това на свой ред увеличава риска от сърдечносъдови заболявания. Маргаринът обаче е богат на транс-мазнини, които не само повишават нивото на LDL, но и намаляват това на "добрия" холестерол – HDL. Затова за препоръчване е да използвате предимно растителни мазнини, извлечени без допълнителна химическа обработка – зехтинът extra vergine е отличен вариант.

МИТ: ОТ БАНАНИТЕ СЕ ПЪЛНЕЕ

Всъщност можете да ги ядете, колкото си искате – в един банан има средно стотина калории, тоест ще ви трябват шест, за да си набавите хранителната стойност на само едно-единствено парче пица. Бананите са добър източник на фибри, магнезий и калий, поради което са полезни за кръвоносната система и се препоръчват на сърдечноболни. Освен това са богати на витамин B6, който укрепва имунната система. Като добавим и удобната им естествена опаковка, това са идеалните плодове, които да носите със себе си за залъгване на глада.

МИТ: НЯКОИ ХРАНИ ИЗГАРЯТ КАЛОРИИ

Според тази доста популярна теория самото усилие да бъдат сдъвкани и погълнати някои храни, като целината или краставиците, изразходва повече калории, отколкото се съдържат в тях. Печалната истина обаче е, че колкото и напрегнато да дъвчете, за цял час усилие ще изгорите максимум 11 калории. Четвъртинка ябълка съдържа повече. Което не значи, че от нискокалоричните храни няма полза, разбира се. ■



6 PERSISTENT KITCHEN MYTHS

Advertising campaigns from various industries have filled our heads with completely false notions—habits that are hard to break

By KALIN NIKOLOV / Photography SANDRIDERS

Whether they stem from hopelessly outdated scientific concepts, fabrications planted by a childhood nanny, or simply things we desperately *want* to believe, we continue to live by a host of completely baseless myths about our food.

MYTH: COOKING VEGETABLES CAUSES VITAMINS TO EVAPORATE.

This is arguably the most harmful myth. In reality, cooking food actually enhances our body's ability to extract essential nutrients from it. A prime example is the tomato, which contains the powerful antioxidant lycopene (proven to help combat the formation of cancer cells). It turns out that the lycopene content in tomatoes doesn't decrease during cooking—it actually increases. The only grain of truth in this myth is that vegetables shouldn't be overcooked; otherwise, most of their beneficial nutrients leach into the cooking water and end up being thrown away. So, go ahead and cook them—just use a small amount of water or some vegetable oil.

MYTH: IT IS BETTER TO HAVE SIX SMALL SNACKS THAN THREE LARGE MEALS.

Many people swear that it is better to forgo traditional breakfast, lunch, and dinner, opting instead to eat small amounts every two to three hours. In reality, the specific eating schedule does not matter much, provided it remains relatively consistent and you avoid high-calorie foods. It is important, however, not to go too long—more than five or six hours—without eating; otherwise, at your next meal, your body will attempt to extract as many calories as possible and store them as reserves.

MYTH: FRESH FRUITS AND VEGETABLES ARE HEALTHIER THAN FROZEN ONES.

This is untrue for a very simple reason: produce sold as "fresh" often spends weeks traveling from the farm to the store (this is certainly the case with the Argentine pears sold here). During this time, fluctuations in ambient temperature and light exposure can significantly reduce the content of beneficial nutrients, such as Vitamin C.

Conversely, freezing facilities are usually located very close to the farms to minimize transport costs, ensuring the produce arrives there while still fresh. Any negative impact from freezing relates more to taste and appearance than to nutritional value.

MYTH: MARGARINE IS HEALTHIER THAN BUTTER.

While this particular myth has lost some traction in recent decades, many people from older generations still believe it—a lingering effect of years of persistent messaging. Butter contains saturated fats which, if consumed indiscriminately, can raise levels of so-called "bad" cholesterol (low-density lipoproteins, or LDL). This, in turn, increases the risk of cardiovascular disease. Margarine, on the other hand, is rich in trans fats, which not only raise LDL levels but also lower levels of "good" cholesterol—HDL. Therefore, it is advisable to primarily use plant-based fats obtained without additional chemical processing; extra virgin olive oil is an excellent choice.

MYTH: BANANAS CAUSE WEIGHT GAIN

In reality, you can eat as many as you like—an average banana contains about 100 calories, meaning you would need to eat six of them to equal the nutritional content of just a single slice of pizza. Bananas are a good source of fiber, magnesium, and potassium, making them beneficial for the circulatory system; they are often recommended for people with heart conditions. Furthermore, they are rich in vitamin B6, which strengthens the immune system. Combined with their convenient, natural packaging, they make the perfect fruit to carry with you to stave off hunger.

MYTH: SOME FOODS BURN CALORIES

According to this rather popular theory, the very effort required to chew and swallow certain foods—such as celery or cucumbers—consumes more calories than the foods themselves contain. The sad truth, however, is that no matter how vigorously you chew, a full hour of effort will burn a maximum of 11 calories. A quarter of an apple contains more than that. This does not mean, of course, that low-calorie foods are of no benefit. ■

ХЕРАКЛЕЯ СИНТИКА С ПРИЗ НА НАГРАДИТЕ ЗА НОВ ЕВРОПЕЙСКИ БАУХАУС 2026.





Проектът на Община Петрич за Античен град Хераклея Синтика и тематичния парк към него спечелиха призово място сред 20-те наградени най-добри проекта за наградите на Нов Европейски Баухаус за 2026. Проектът беше отличен сред над 800 подадени предложения от малки общини в цяла Европа. Церемонията NEB Prizes 2026 се проведе през октомври 2026 г. в Брюксел. Събитието отбеляза и награди изключителни проекти, идеи и местни инициативи, които въплъщават ценностите на Новия европейски Баухаус за устойчивост, красота и приобщаване на местните общности.

Проектът за Хераклея Синтика впечатли с дейностите си по опазване на културното наследство и неговата социализация, а също и включването на инициативи по опазване на природното наследство. Решението за синхронно представяне на двете е обобщено в разработената концепция за развитие на обекта и зоната за социализация на археологическия обект. Реализираният тематичен парк към Хераклея Синтика в м.Рупите се развива чрез внимателна интеграция на археологическо наследство, ландшафт и съвременен дизайн, създавайки потапящо преживяване, в което посетителите се ангажират с обекта като жива културна среда.

Ключова цел на проекта е да се запази автентичността на археологическите структури, като същевременно се правят достъпни за различни аудитории. Богатата културна програма, която дава добавена стойност и нов прочит на обекта също е част от оценените показатели.

Тази награда е висока атестация за политиките на Община Петрич и Исторически музей Петрич за опазване, развитие и популяризиране на културното наследство на региона. С полученият приз и знак за Нов Европейски Баухаус античен град Хераклея Синтика потвърждава стремежа си да се развива устойчиво, естетично и в тясна връзка с местните общности.

HERACLEA SINTICA RECOGNISED AT THE 2026 NEW EUROPEAN BAUHAUS PRIZES





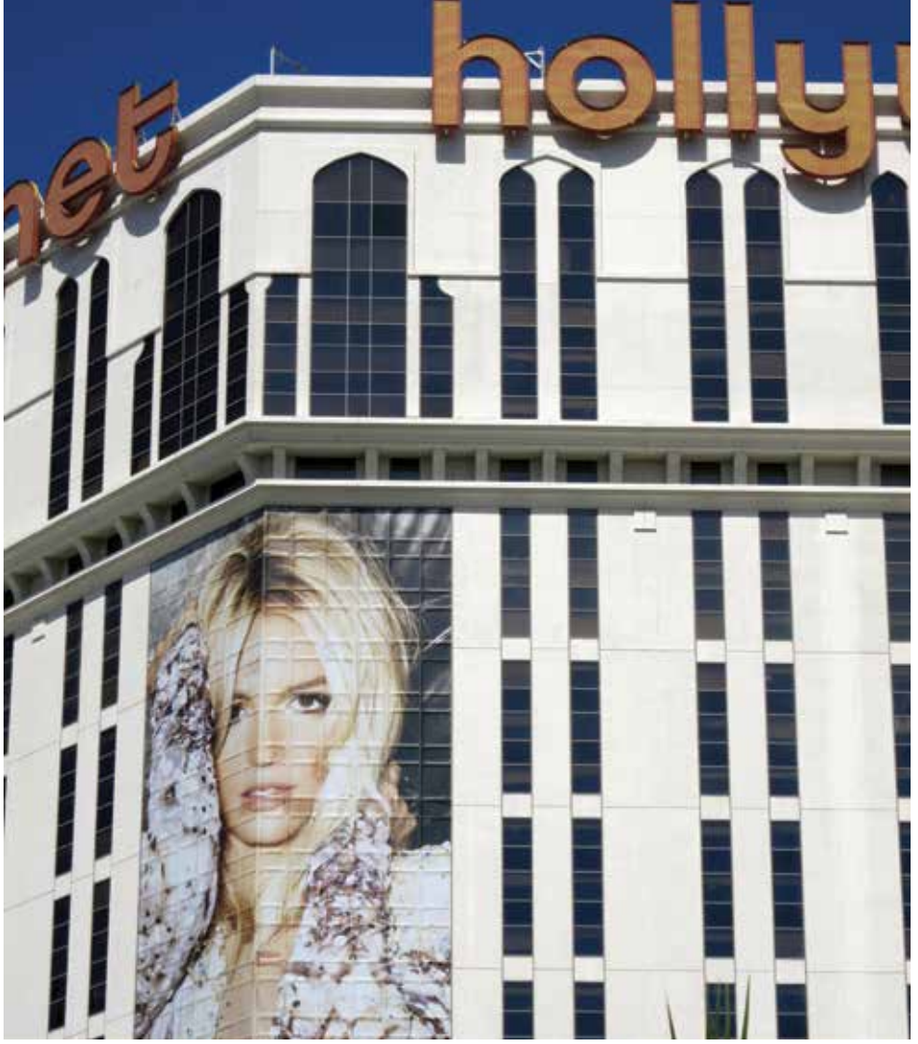
The Municipality of Petrich's project for the ancient city of Heraclea Sintica and its associated thematic park has been selected as one of the 20 outstanding projects recognised at the 2026 New European Bauhaus (NEB) Prizes. The project was chosen from more than 800 submissions from small municipalities across Europe. The NEB Prizes 2026 ceremony took place in Brussels in October 2026, celebrating exceptional projects, ideas and local initiatives that embody the New European Bauhaus values of sustainability, beauty and inclusion.

The Heraclea Sintica project stood out for its approach to preserving and bringing cultural heritage to life, while also incorporating initiatives to protect the area's natural heritage. The integrated approach is set out in a development concept for the archaeological site and its visitor area, combining the presentation of the ancient city with the sensitive development of its surroundings.

Located in the Rupite area, the thematic park has been developed through the careful integration of archaeological heritage, landscape and contemporary design. The result is an immersive experience that invites visitors to engage with the site as a living cultural environment.

A key objective of the project is to preserve the authenticity of the archaeological structures while making them accessible to a wide range of audiences. The site's rich cultural programme, which adds value and offers new ways of interpreting its heritage, was also among the aspects recognised.

The award represents significant recognition of the efforts of the Municipality of Petrich and the Petrich Historical Museum to preserve, develop and promote the region's cultural heritage. With this distinction and the New European Bauhaus label, the ancient city of Heraclea Sintica reaffirms its commitment to sustainable and aesthetically sensitive development, closely connected to local communities.



НЕ ПАРКИРАЙТЕ В БАСЕЙНА, МОЛЯ

Знаменитостите, на които хотелите най-малко се радват

Знаменитостите са добра реклама за всеки хотел, но понякога могат да са и същинско бедствие. Най-скандалните хотелски гости – от Чарли Шийн до Бритни Спиърс.

ЧАРЛИ ШИЙН. През 2010 при престоя си в нюйоркския Plaza актьорът получил остра психоза от взето "лекарство" и потрошил цялата си стая, както си бил по бельо (наскоро срещнатата порнозвезда се криела от ужас в банята). После Шийн плати 20 000 долара обезщетение, но си остава с доживотна забрана да отсяда в хотела.

МАЙКЪЛ ДЖЕКСЪН. Покойният "Крал на попа" изкара акъла на камериерка в стилния лондонски Dorchester през 2005, като й отвори вратата, облечен в пълен костюм на Мики Маус. След серия подобни инциденти хотелът най-сетне реши да не приема повече Джаксън и обграждащия го "цирк" през 2009.

РЪСЕЛ КРОУ. През 2005 носителят на "Оскар" цапардоса с телефонния апарат по лицето рецепциониста в нюйоркския Mercer Hotel. Кроу се вбесил, че не успява да се свърже с Австралия. Заплашен от ефективна присъда и забрана за работа в САЩ, Кроу предпочете извънсъдебно споразумение с потърпевшия.

БРИТНИ СПИЪРС. Легендарният Chateau Marmont в Холивуд е свикнал с капризите на звездите от Ерол Флин до Денис Хопър. Но през 2007 хотелът изгони Бритни заради лоши обноски на маса – певицата буквално мажела вечерята по лицето си и скандализирала останалите гости в ресторанта.

КИЙТ МУУН. Митичният барабанист на The Who потресе управата на Holiday Inn в град Флинт през 1967, като първо взриви тоалетната си, после организира бой с храна с ресторанта, обещавайки големи награди, и накрая потопи чисто нова лимузина Lincoln в хотелския басейн. ■

PLEASE DON'T PARK IN THE POOL

While celebrities can be great publicity for any hotel, they can sometimes turn into an absolute disaster. Here are some of the most notorious hotel guests—from Charlie Sheen to Britney Spears.

CHARLIE SHEEN. During a 2010 stay at the Plaza in New York, the actor—experiencing an acute psychotic episode triggered by a "substance"—trashed his entire room while dressed only in his underwear. (A porn star he had recently met was hiding in the bathroom, terrified.) Sheen later paid $20,000 in damages, but he remains permanently banned from the hotel.

MICHAEL JACKSON. In 2005, the late "King of Pop" gave a chambermaid at London's elegant Dorchester Hotel quite a shock when he opened the door wearing a full Mickey Mouse costume. Following a series of similar incidents, the hotel finally decided in 2009 that it would no longer host Jackson or the "circus" that surrounded him.

RUSSELL CROWE. In 2005, the Oscar winner struck a receptionist at New York's Mercer Hotel in the face with a telephone handset. Crowe had become enraged because he was unable to place a call to Australia. Facing the prospect of a prison sentence and a ban on working in the U.S., Crowe opted to reach an out-of-court settlement with the victim.

BRITNEY SPEARS. The legendary Chateau Marmont in Hollywood is no stranger to the whims of stars, from Errol Flynn to Dennis Hopper. But in 2007, the hotel kicked out Britney Spears due to her poor table manners—the singer was literally smearing her dinner all over her face, scandalizing the other guests in the restaurant.

KEITH MOON. In 1967, The Who's legendary drummer shocked the management of a Holiday Inn in the city of Flint: first, he blew up his toilet; then, he organized a food fight in the restaurant, offering large prizes; and finally, he submerged a brand-new Lincoln limousine in the hotel swimming pool. ■

ЦКБ Сила
пенсионноосигурително
акционерно дружество

С грижа за Вас!



ИЗБЕРИ **ПОАД „ЦКБ-СИЛА“:**
ПЪРВОТО УЧРЕДЕНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г.
КЪМ 30.09.2026 *г.* – С НАД 397 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И 1.45 МИЛИАРДА ЕВРО (2.83 МИЛИАРДА ЛЕВА)
УПРАВЛЯВАНИ НЕТНИ АКТИВИ ВЪВ ФОНДОВЕТЕ „ЦКБ-СИЛА“ (ДАННИ НА КФН: WWW.FSC.BG).
ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ДОБРОВОЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД ОТ МАРТ 1996 Г.,
ОТ 2019 Г. ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ПРОФЕСИОНАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД,
ОТ ОКТОМВРИ 2021 Г. ИЗПЛАЩА ПОЖИЗНЕНИ ПЕНСИИ И РАЗСРОЧЕНИ ПЛАЩАНИЯ
НА ОСИГУРЕНИ ЛИЦА В УНИВЕРСАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД.

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

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

СОФИЯ
БУРГАС
И ПРЕЗ ЗИМАТА

Лети между София и Бургас и през зимния сезон
с удобни полети във **ВТОРНИК, ЧЕТВЪРТЪК И НЕДЕЛЯ!**



България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ ЕМОЦИИ

Резервирай на www.air.bg

ЗИМАТА Е ВРЕМЕ ЗА УЮТ И СПОКОЙСТВИЕ У ДОМА.



Армеец

Винаги с вас!

ОСИГУРЕТЕ ЗАЩИТА ЗА ВАШИЯ ДОМ И БЛИЗКИ СЪС ЗАСТРАХОВКА **„ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ“** НА СПЕЦИАЛНА ЗИМНА ЦЕНА!

Какви са предимствата, предлагани от ЗАД „АРМЕЕЦ“:

- 20% отстъпка от застрахователната премия;
- Застрахователно покритие, изцяло съобразено с Вашето жилище и имуществото Ви;
- Бърза процедура и експертна консултация при сключване на застраховката;
- Възможност за избор на застрахователните рискове;
- Покритие срещу кражба чрез взлом и кражба с техническо средство до 7158,09 евро без опис на имуществото;
- Навременно изплащане на щетите в случай на застрахователно събитие;
- Осигурен денонощен асистанс център на телефон: **0 700 1 3939.**

Къде можете да сключите застраховка „ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ“?

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

ПРОМОЦИЯТА Е ВАЛИДНА ДО 28.02.2027 г.

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. Броят, теглото и размерите на позволения регистриран багаж за всеки пътник зависи от избраната класа на пътуване - бизнес или икономична, както и тарифата, по която е издаден билета. Превозът на багаж по редовните линии е съобразен и с някои общи правила и политиката на „България Еър“ които трябва да имате предвид. Авиокомпания „България Еър“ спазва системата PIECE CONCEPT, базирана на броя, теглото и размерите на регистрирания 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.



РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

Всеки пътник, закупил билет по тарифа с включен само ръчен багаж, има право да превози в кабината на самолета безплатно:

• Икономична класа: 1 бр. ръчен багаж до 10 кг с размери 55x40x23 см (сумарна дължина до 118 см)* и 1 бр. лична вещ (дамска чанта или лаптоп) с размери 40x30x15 см. Максималното общо тегло на двата багажа е 12 кг. При надвишаване на допустимата норма ръчният багаж ще бъде поставен в багажното отделение на самолета и ще бъдат приложени стандартните такси за багаж.

*****Сумата от външните размери: дължина + височина + ширина (l+h+w). При пътуване от някоя от гръцките дестинации (Атина и Ираклион) регистриран багаж или свръхбагаж може да бъде заявен само чрез издателя на билета или през Центъра за обслужване на клиенти по имейл на callfb@air.bg.*

ТАКСИ ЗА БАГАЖ

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

• Предварително заявяване: 50 EUR / 97.79 BGN за международни линии; 30 EUR / 58.67 BGN за вътрешни линии.

• **Заявяване на летище:** 70 EUR / 136.90 BGN за международни линии; 50 EUR / 97.79 BGN за вътрешни линии.

Важни бележки:

• В случай на по-тежък, по-обемен или допълнителен регистриран багаж се прилагат стандартните условия на България Еър.

• Регистриран багаж може да бъде заявен онлайн в процеса на резервация на полет, онлайн след издаване на билет чрез функцията "Проверка на резервацията" през сайта или мобилното приложение, чрез Центъра за обслужване на клиенти на callfb@air.bg, чрез офисите на Авиокомпанията в страната и в чужбина или чрез агента, издател на билета.

• Сумата, доплатена за регистриран багаж за билети, издадени по тарифа без включен такъв, 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 регистриран багаж, когато билетът е издаден по тарифа без включен такъв.

*****Сумата от външните размери: дължина + височина + ширина (l+h+w). За пътуване от Лондон посочените такси се превалутират в GBP; от Цюрих – в CHF; от Тел Авив – в USD спрямо курса на валутата в деня на заплащане. При пътуване от някоя от гръцките дестинации (Атина и Ираклион) регистриран багаж или свръхбагаж може да бъде заявен само чрез издателя на билета или през Центъра за обслужване на клиенти по имейл на callfb@air.bg.*

ТАРИФИ С РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

МЕЖДУНАРОДНИ И ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

• **Бизнес класа:**

• **Ръчен багаж:** 2 броя с общо тегло до 15 кг (размери 55x40x23 см всеки) и 1 бр. лична вещ (дамска чанта или лаптоп) с размери 40x30x15 см.

• **Регистриран багаж:** 2 броя до 32 кг и до 158 см* всеки.

• **Икономична класа:**

• **Ръчен багаж:** 1 брой до 10 кг с размери 55x40x23 см (сумарна дължина до 118 см)* и 1 бр. лична вещ (дамска чанта или лаптоп) с размери 40x30x15 см. Максималното общо тегло на двата багажа е 12 кг.

• **Регистриран багаж:** 1 брой до 23 кг и до 158 см*.

BAGGAGE ALLOWANCE ON BULGARIA AIR FLIGHTS

Every passenger travelling on a fare that includes hand baggage only is entitled to carry the following in the aircraft cabin free of charge:

Economy Class: 1 piece of hand baggage up to 10 kg with dimensions up to 55x40x23 cm (sum of dimensions up to 118 cm)* and 1 personal item (handbag or laptop bag) measuring up to 40x30x15 cm. The maximum combined weight of both items is 12 kg. If these limits are exceeded, the hand baggage will be placed in the hold and standard baggage fees will apply.

*****The sum of the external dimensions: length + height + width (l+h+w). For travel departing from Greek destinations (Athens and Heraklion), checked baggage or excess baggage can only be requested through the ticket issuer or by contacting the Customer Service Centre via email at callfb@air.bg.*

BAGGAGE FEES

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

• **Advance booking:** EUR 50 / BGN 97.79 for international flights; EUR 30 / BGN 58.67 for domestic flights.

• **Airport booking:** EUR 70 / BGN 136.90 for international flights; EUR 50 / BGN 97.79 for domestic flights.

Important Notes:

• In the event of heavier, oversized, or additional checked baggage, standard Bulgaria Air terms and conditions apply.

• Checked baggage can be booked online during the flight booking process, online after ticket issuance via the "Manage Booking" / "Check Reservation" section on the website or mobile app, through the Customer Service Centre at callfb@air.bg, via airline offices in Bulgaria and abroad, or through the issuing travel agent.

• Fees paid for checked baggage on tickets issued under a hand-baggage-only fare are non-refundable.

• Holding CCB Club cards, CCB Visa Platinum cards, CCB & Bulgaria Air co-branded cards, or FLY MORE Gold cards does not entitle passengers to free checked baggage when travelling on a hand-baggage-only fare.

*****The sum of the external dimensions: length + height + width (l+h+w). For departures from London, the fees above are converted into GBP; for Zurich, into CHF; and for Tel Aviv, into USD, based on the exchange rate on the day of payment. For travel departing from Greek destinations (Athens and Heraklion), checked baggage or excess baggage can only be requested through the ticket issuer or by contacting the Customer Service Centre via email at callfb@air.bg.*

FARES INCLUDING CHECKED BAGGAGE

Every passenger purchasing a ticket under a fare that includes checked baggage is entitled to carry free baggage in the aircraft hold as follows:

INTERNATIONAL AND DOMESTIC FLIGHTS

Business Class:

• **Cabin baggage:** 2 pieces with a combined weight of up to 15 kg (dimensions 55x40x23 cm each) and 1 personal item (handbag or laptop bag) measuring 40x30x15 cm.

• **Checked baggage:** 2 pieces up to 32 kg and 158 cm* each.

• **Economy Class:**

• **Cabin baggage:** 1 piece up to 10 kg measuring 55x40x23 cm (sum of dimensions up to 118 cm)* and 1 personal item (handbag or laptop bag) measuring 40x30x15 cm. The maximum combined weight of both items is 12 kg.

• **Checked baggage:** 1 piece up to 23 kg and up to 158 cm*.

Exceptions

• **FLY MORE Gold Cardholders:** 2 pieces up to 23 kg and 158 cm* each.

• **Tickets paid with a CCB VISA Platinum card:** 2 pieces up to 23 kg and 158 cm* each.

ИЗКЛЮЧЕНИЯ

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

*****Сумата от външните размери: дължина + височина + ширина (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 имейл callfb@air.bg за преиздаване на билета с право на 2 броя регистриран багаж. *******За да се възползвате от условията ни за превоз на моряци, е необходимо билетът да бъде издаден по специална моряшка тарифа. За повече информация и резервация можете да се обърнете към Центъра за обслужване на клиенти на имейл callfb@air.bg, офисите на авиокомпанията в страната и чужбина, както и чрез агентската мрежа.

Моля, имайте предвид: 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 регистриран 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, важи **единствено** за полети, при които оперираща превозвач е авиокомпания България Еър.

ТАКСИ ЗА СВРЪХБАГАЖ – МЕЖДУНАРОДНИ ЛИНИИ

- **За тегло на багажа между 23 кг и 32 кг:**
  - Предварително заявен: 80 EUR / 156.46 BGN
  - Заявен на летище: 100 EUR / 195.58 BGN
- **За големина на багажа между 158 см и 203 см:**
  - Предварително заявен: 80 EUR / 156.46 BGN
  - Заявен на летище: 100 EUR / 195.58 BGN
- **За големина на багажа между 203 см и 280 см:**
  - Предварително заявен: 120 EUR / 234.69 BGN
  - Заявен на летище: 120 EUR / 234.69 BGN
- **Втори регистриран багаж (до 23 кг и 158 см):**
  - Заявен предварително: 70 EUR / 136.90 BGN
  - Заявен на летище: 100 EUR / 195.58 BGN
- **Трети регистриран багаж (до 23 кг и 158 см):**
  - Заявен предварително: 120 EUR / 234.69 BGN
  - Заявен на летище: 150 EUR / 293.37 BGN

**За пътуване от Лондон посочените такси се превалутират в GBP; от Цюрих – в CHF; от Тел Авив – в USD спрямо курса на валутата в деня на заплащане. При пътуване от някоя от гръцките дестинации (Атина и Ираклион) допълнителен регистриран багаж или свръхбагаж може да бъде заявен само чрез издателя на билета или през Центъра за обслужване на клиенти по имейл на callfb@air.bg.*

ТАКСИ ЗА СВРЪХБАГАЖ – ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

- **За тегло на багажа между 23 кг и 32 кг:**
  - Предварително заявен: 50 EUR / 97.79 BGN
  - Заявен на летище: 70 EUR / 136.90 BGN
- **За големина на багажа между 158 см и 203 см:**
  - Предварително заявен: 50 EUR / 97.79 BGN
  - Заявен на летище: 70 EUR / 136.90 BGN
- **За големина на багажа между 203 см и 280 см:**
  - Предварително заявен: 70 EUR / 136.90 BGN
  - Заявен на летище: 100 EUR / 195.58 BGN
- **Втори регистриран багаж:**
  - Заявен предварително: 50 EUR / 97.79 BGN
  - Заявен на летище: 70 EUR / 136.90 BGN
- **Трети регистриран багаж:**
  - Заявен предварително: 70 EUR / 97.79 BGN
  - Заявен на летище: 100 EUR / 195.58 BGN

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

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

- **Tickets paid with a Bulgaria Air / CCB co-branded card:** 2 pieces up to 23 kg and 158 cm* each.
- **"CCB Club" Programme Members:** 2 pieces up to 23 kg and 158 cm* each.
- **Seamen:** 2 pieces up to 23 kg and 158 cm* each.***
- **Infants (0–2 years old):** If the accompanying adult's ticket fare includes 1 piece of checked baggage up to 23 kg, the infant is entitled to 1 piece of checked baggage up to 10 kg. Pushchairs/prams are carried free of charge, but must be handed over and retrieved at the aircraft door. The airline assumes no liability for damage caused by baggage conveyor belts if the pushchair was not handed over or collected directly at the aircraft.

*****The sum of the external dimensions: length + height + width (l+h+w). Passengers may carry baggage exceeding the free allowance subject to an additional fee. A third bag is charged at the third excess baggage rate. If your tickets were purchased on the company website, or if you hold a FLY MORE Gold card, CCB Club membership, or paid with a CCB / Bulgaria Air co-branded card or CCB Visa Platinum card, you must contact us at callfb@air.bg to re-issue your ticket with the 2-piece checked baggage allowance. *******To benefit from the seamen carriage conditions, the ticket must be issued under a special seaman fare. For more information and bookings, please contact the Customer Service Centre at callfb@air.bg, any Bulgaria Air office, or your travel agent.

Please Note: Holding CCB Club cards, CCB Visa Platinum cards, CCB / Bulgaria Air co-branded cards, or FLY MORE Gold cards does **not** entitle passengers to an additional free checked bag on hand-baggage-only fares.

The allowance of two checked bags for FLY MORE Gold, CCB Club, CCB / Bulgaria Air co-branded, and CCB Visa Platinum cardholders applies **exclusively** to flights operated by Bulgaria Air.

EXCESS BAGGAGE FEES – INTERNATIONAL FLIGHTS

- **Baggage weight between 23 kg and 32 kg:**
  - Advance booking: EUR 80 / BGN 156.46
  - Airport booking: EUR 100 / BGN 195.58
- **Baggage dimensions between 158 cm and 203 cm:**
  - Advance booking: EUR 80 / BGN 156.46
  - Airport booking: EUR 100 / BGN 195.58
- **Baggage dimensions between 203 cm and 280 cm:**
  - Advance booking: EUR 120 / BGN 234.69
  - Airport booking: EUR 120 / BGN 234.69
- **Second checked bag (up to 23 kg and 158 cm):**
  - Advance booking: EUR 70 / BGN 136.90
  - Airport booking: EUR 100 / BGN 195.58
- **Third checked bag (up to 23 kg and 158 cm):**
  - Advance booking: EUR 120 / BGN 234.69
  - Airport booking: EUR 150 / BGN 293.37

*****For departures from London, the fees above are converted into GBP; for Zurich, into CHF; and for Tel Aviv, into USD, based on the exchange rate on the day of payment. For travel departing from Greek destinations (Athens and Heraklion), additional checked baggage or excess baggage can only be requested through the ticket issuer or by contacting the Customer Service Centre via email at callfb@air.bg.

EXCESS BAGGAGE FEES – DOMESTIC FLIGHTS

- **Baggage weight between 23 kg and 32 kg:**
  - Advance booking: EUR 50 / BGN 97.79
  - Airport booking: EUR 70 / BGN 136.90
- **Baggage dimensions between 158 cm and 203 cm:**
  - Advance booking: EUR 50 / BGN 97.79
  - Airport booking: EUR 70 / BGN 136.90
- **Baggage dimensions between 203 cm and 280 cm:**
  - Advance booking: EUR 70 / BGN 136.90
  - Airport booking: EUR 100 / BGN 195.58
- **Second checked bag:**
  - Advance booking: EUR 50 / BGN 97.79
  - Airport booking: EUR 70 / BGN 136.90
- **Third checked bag:**
  - Advance booking: EUR 70 / BGN 136.90
  - Airport booking: EUR 100 / BGN 195.58

Baggage exceeding 32 kg in weight can only be transported as cargo.

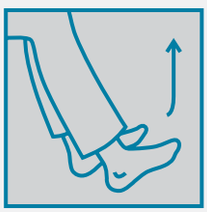
For further details regarding special baggage types, please visit the Bulgaria Air website at www.air.bg

ГОТОВИ ЗА ПОЛЕТ

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

FIT TO FLY

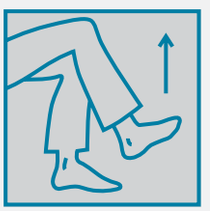
These handy exercises enable you to stay in top form – both during and after the flight. Perform each move with steady, even breathing.



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



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



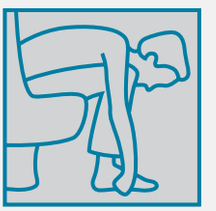
КОЛЕНЕ
30 пъти
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



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



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



ГРЪБ И РЪЦЕ
15 пъти
Поставете и двете стъпала на пода и стегнете корема. Навеждайте се напред, докато ръцете Ви не опрат пръстите на краката.

FEET
10 times
Placing your heels on the floor, stretch your toes upwards. Then, keeping your toes on the floor, raise your heels upwards.

ANKLES
15 times
Rotate your foot – first in one direction and then the other.

KNEES
30 times
Raise your legs, tensing the muscles in your thighs.

SHOULDERS
5 times
With your hands on your thighs, rotate your shoulders in a circular motion.

LEGS
10 times
Bend forward slightly. Wrap your hands around one knee and raise it to your chest. Hold for 15 seconds. Repeat with the other knee.

BACK AND ARMS
15 times
Place both feet flat to the floor and hold your stomach in. Bend forward, moving your hands down your legs.

ДА СЕ ЛЕТИ НЕ Е СТРАШНО

Статистиката сочи, че летенето със самолет е далеч по-безопасно от много други дейности. Екипажът на Вашия самолет е висококвалифициран и с богат опит. Самолетите на „България Еър“ са с безупречна поддръжка и могат да устоят на всякаква турболенция.

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

RELAX!

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

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

ПО ВРЕМЕ НА ПОЛЕТ

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

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

DURING THE FLIGHT

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

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

КАК ДА СЕ ПРИСПОСОБИМ ПО-БЪРЗО КЪМ ЧАСОВИТЕ РАЗЛИКИ

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

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

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

REDUCING JETLAG

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

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

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

УДОБСТВО И БЕЗОПАСНОСТ ВЪВ ВЪЗДУХА

„България Еър“ 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 Еър“.

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 лекарства без рецепта, но нашият съвет е винаги да се консултирате с лекар кои са най-подходящи за Вас.

ВАШИЯТ БАГАЖ
Избягвайте тежкия ръчен багаж. Носенето му може да претовари организма Ви. Да седнеш в 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 Еър“. На кабинния екипаж е наредено да следи за изпълнението на забраната. Не пушете в тоалетните, които са оборудвани с датчици за дим.

УПЪТВАНИЯТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ
Преди заминаване и пристигане кабинният състав на „България Еър“ 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 Еър“ 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 етикети, за да намерите лесно багажа си. Отделете малко време, за да се аклиматизирате след пристигането си.

YOUR COMFORT AND SAFETY IN THE AIR

Bulgaria Air wishes you a safe and comfortable journey. Our highly trained flight deck and cabin crews are here to take care of your safety. While relaxing and enjoying Bulgaria Air's inflight service, you may consider the basic points that follow.

YOUR HEALTH
If you have any medical concerns about making a journey, or if you suffer from a respiratory or heart condition, see your doctor before traveling. There are over-the-counter medicines available, but we recommended always to consult a doctor to determine which are suitable for you.

YOUR LUGGAGE
Try to travel light. Carrying heavy bags can cause considerable stress you may not be used to. Arriving at your sit exhausted and perspiring is not a good start to your journey. In your hand luggage, carry only essential items which you will genuinely need during the flight.

YOUR CHECK IN DEADLINE
Arrive early at the airport. Give yourself plenty of time to check-in, shop and board. Check-in times vary from airport to airport and from destination to destination. Please, inform yourself well in advance to avoid delays/cancellations.

YOUR SECURITY
Do read and follow the security requirements. Do not agree to carry other people's items with you. Never leave your luggage unattended. Store personal knives, scissors and other sharp objects safely inside your suitcase or hold luggage. If you do not, airport security staff will stop you taking them aboard in your cabin luggage.

YOUR HAND LUGGAGE
Please store heavy items underneath the seat in front of you. Stow lighter items in the overhead luggage racks. Please ensure you do not block access to the emergency exits, and do not block the aisle. Please open the overhead lockers with caution: items there may have become disturbed and may fall onto the seats below.

SMOKING
Smoking onboard is dangerous. All Bulgaria Air flights are non-smoking and cabin crew are under strict instructions to monitor observance. Please do not smoke in the lavatories; they are equipped with smoke sensors.

THE SAFETY BRIEFING
Before departure and on approach, Bulgaria Air cabin crew will demonstrate the rules of safety on board our aircraft. The briefing includes information on your seatbelt, how to use your oxygen mask, how to locate exits, how to leave the aircraft in an emergency, and how to use your lifejacket. Please spare a moment to watch their demonstration. Please also consult the illustrated Safety on Board leaflet in the seat pocket in front of you.

YOUR CABIN CREW
The Bulgaria Air flight attendants are on board to provide you with top class inflight service and ensure your safety at all times. Please do not hesitate to use the overhead attendant call button and share comments or request service from your flight attendant.

AT THE DESTINATION AIRPORT
Have your luggage identification tags ready to help you find your luggage. Give yourself some time for initial acclimatisation with the weather and environment of your destination.

От 6 ноември 2006 г. в Европейския съюз са в сила нови мерки за сигурност, които ограничават количеството течности в ръчния багаж. Те трябва да са в самостоятелни опаковки до 100 мл всяка и общо до 1 л, поставени в самозапечатващ се прозрачен плик, който подлежи на проверка от служителите по сигурността. Ограниченията се отнасят за следните течности: вода, напитки, супи, сиропи, гримове, кремове, лосиони, гелове, парфюми, дезодоранти, спрейове, паста за зъби, пяна за бръснене и не включват медикаменти и бебешки храни за ползване по време на пътуването, но те подлежат на проверка.
Списъкът посочва някои от забранените за пренос предмети, без да бъде изчерпателен. Моля, консултирайте се с летищния персонал за по-пълна информация.

Уважаеми пътници,
В съответствие с директива на Европейската комисия 68/2004 от 15 януари 2004 г., в охраняемите зони на летищата и в ръчния багаж не бива да се слагат предмети, с които е възможно или изглежда възможно да се причини нараняване. Сред забранените предмети са:
всякакви видове огнестрелно оръжие / катапулти и харпуни / имитации на огнестрелно оръжие, в това число детски играчки /оръжейни части, с изключение на уреди за телескопично виждане / пожарогасители / електрошокови уреди / брадви, секири, сатъри, томахавки / лъкове, къси копия / всякакви заострени метални предмети, които могат да послужат за нараняване / ножове, независимо от предназначението им /саби, мечове / бръсначи, скалпели / ножици, с режеща част, по-дълга от 6 см / бормашини, отвертки, клещи, чукове / кънки за лед / всички видове спортни стикове, бухалки, щеки и тояги / всички видове оборудване за бойни спортове / амуниции, гранати, мини, военни експлозиви / детонатори / газ и газови контейнери / всякакви пиротехнически средства / хлор, парализиращи спрейове, сълзотворен газ / терпентин, разредител и аерозолна боя / напитки с над 70% съдържание на алкохол.

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

Dear passengers,
In keeping with European Commission Regulation № 68/2004 of 15 January 2004, any object capable, or appearing capable of causing injury should not be carried into the security restricted areas of the airports and into the aircraft's cabins. These include, but are not limited to:
all types of firearms / catapults and harpoons / replica or imitation firearms, toy guns /component parts of firearms (excluding telescopic sighting devices) / fire extinguishers / stun or shocking devices / axes, hatc ets, meat cleavers; machetes / arrows and darts / any type of sharpened metal objects, which could cause injury / all types of knives / sabers, swords / open razors and blades, scalpels / scissors with blades more than 6 cm in length / drills, screwdrivers, crowbars, hammers / ice skates / any type of sport bats, clubs, / sticks or paddles / any martial arts equipment / ammunition, grenades, mines, explosives and explosive devices / detonators / gas and gas containers / any pyrotechnics / chlorine, disabling or incapacitating sprays, tear gas / turpentine and paint thinner, aerosol spray paint / alcoholic beverages exceeding 70% by volume.

ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ
FLYING WITH PETS

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

При превоза на домашни любимци в пътническата кабина / PETC/ максималното допустимо тегло на животното и клетката е 8 kg, а размерите на клетката 48 x 35 x 22 см. За услугата се заплаща 80 EUR / 156,46 BGN на посока за международни линии и 50 EUR / 97,79 BGN за вътрешни при предварително заявяване. При заявяване на летище, таксите са съответно 90 EUR / 176,02 BGN за международни линии и 60 EUR / 117, 34 BGN за вътрешни.
За пътуване от Лондон посочените такси се превалутират в GBP, от Цюрих в CHF, от Тел Авив в USD спрямо курса на валутата в деня на заплащане.

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.
Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиокомпанията.

Могат да бъдат превозвани само кучета и котки, като единствено до и от Великобритания не се предлага услугата превоз на животни.
Бойните и опасни породи се приемат за превоз само като карго.

Пътниците, които желаят да пътуват с домашен любимец (куче или котка), предварително трябва да се запознаят с инструкциите за превоз на домашни любимци на авиокомпанията на www.air.bg и да спазват всички условия на регламент 576/2013. Регламентът е задължителен за всички страни членки на ЕС. По време на check-in документите на любимеца, ще бъдат обстойно проверени. Паспортът трябва да отговаря на общоприетия международен образец.

За повече информация и размер на таксите за услугата, моля посетете официалният сайт на Авиокомпанията www.air.bg

Because we know that they are part of your family – take advantage of our pet transportation services!

In the passenger cabin (PETC), the maximum permitted weight of the animal is 8 kg, and the cage dimensions are 48 x 35 x 22 cm. Services fees:

EUR 80 / BGN 156,46 per direction for international routes (prior request)

EUR 50/ BGN 97,79 per direction for domestic routes (prior request)
If requested at the airport:

EUR 90 / BGN 176,02 per direction for international routes

EUR 60/ BGN 117,34 per direction for domestic routes

For departures from London, the above fees are converted into GBP;
from Zurich – into CHF;
from Tel Aviv – into USD, according to the exchange rate on the day of payment.
In the cargo hold (AVIH) there is no weight limitation for the pet, and the cage dimensions are 110 x 65 x 70 cm.

Pet transportation is subject to mandatory confirmation by the airline.

Only dogs and cats are accepted for transport. The service is not available to and from the UK. Fighting and dangerous breeds are accepted only in the cargo hold.

Passengers travelling with a pet (dog or cat) must familiarize themselves in advance with the airline's pet transportation instructions at www.air.bg and comply with all requirements of Regulation (EU) No 576/2013, which is mandatory for all EU Member States. At check-in, the pet's documents will be thoroughly checked. The passport must comply with the internationally accepted standard format.

For more information and detailed fees, please visit the airline's official website: www.air.bg

UPGRADE TO BUSINESS CLASS
UPGADE ДО БИЗНЕС КЛАСА

Upgrade до бизнес класа, за да е перфектно

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

Upgrade може да бъде закупен от 24 часа до 40 минути преди излитане, при наличие на свободни места. Освен удобство и комфорт, услугата Ви носи още редица предимства като приоритетна регистрация за полет и отвеждане към самолета, допълнителен регистриран багаж, достъп до бизнес салон на отправното летище, 4 - степенно меню и повече точки в програмата за лоялност FLY MORE.
Съветваме Ви да заявите UPGRADE минимум 3 часа преди планирания час на излитане от София, за да гарантираме, че ще се насладите на 4-степенното меню като част от изживяването Ви на борда.
Таксата за услугата Upgrade е 100 EUR / 195,58 BGN на посока за вътрешни линии и 180 EUR / 352,05 BGN за международни.

Можете да закупите Upgrade чрез Центъра за обслужване на клиенти на e-mail на callfb@air.bg, както и в офисите на „България Еър“,
чрез издателя на билета.

За пътуване от Лондон посочените такси се превалутират в GBP, от Цюрих в CHF, от Тел Авив в USD спрямо курса на валутата в деня на заплащане.

Upgrade to business class for the perfect trip

Bulgaria Air gives you the opportunity to upgrade the comfort of your flight with its Business Class Upgrade service.

Upgrades can be purchased between 24 hours and 40 minutes before departure, subject to availability. In addition to convenience and comfort, the service offers several other benefits, such as priority check-in and boarding, additional checked baggage, access to the business lounge at the departure airport, a 4-course menu, and more points in the FLY MORE loyalty program.

We advise you to request an UPGRADE at least 3 hours before the scheduled departure time from Sofia to ensure that you enjoy the 4-course menu as part of your onboard experience.

The fee for the Upgrade service is EUR 100 / BGN 195.58 per direction for domestic flights and EUR 180 / BGN 352.05 for international flights.

You can purchase the upgrade through the Customer Service Center via email at callfb@air.bg, at Bulgaria Air offices, or through the ticket-issuing agent.

**** For travel from London, the stated fees are converted into GBP; from Zurich into CHF; and from Tel Aviv into USD, according to the exchange rate on the day of payment.***

ИЗБОР НА МЯСТО
MORE COMFORT

Добавете повече удобство към Вашето пътуване!

До прозорец или до пътека? С повече пространство за краката или до Вашите близки? Чрез услугата "Избор на място" гарантирате предпочитано място за борда за Вас и Вашето семейство.
Услугата е налична за всички директни полети, оперирани от Авиокомпанията.
Можете да заявите и заплатите своето място в процеса на резервация на сайта или чрез мобилното приложение, след издаване на билета чрез функцията "Проверка на резервацията" на сайта, чрез Центъра за обслужване на клиенти на callfb@air.bg, офисите на Авиокомпанията в България и чужбина или чрез агента, издател на билета.
Препоръчително е предварителното заявяване на услугата, за да се гарантира наличността.
Пътниците са задължени да се информират за условията и мерките за безопасност, предвидени при настаняване на авариен изход.

**** За повече информация и такси за услугата, моля посетете официалната страница на Авиокомпанията www.air.bg.***

Add more comfort to your journey!

Window or aisle? Extra legroom or seats next to your loved ones? With the Seat Selection service, you can guarantee your preferred seat on board for you and your family.

The service is available on all direct flights operated by the airline.

You can request and pay for your seat during the booking process on the website or via the mobile app, after ticket issuance through the "Manage Booking" function on the website, via the Customer Service Center at callfb@air.bg, at the airline's offices in Bulgaria and abroad, or through the ticket-issuing agent.

Advance seat selection is recommended to guarantee availability.

Passengers are required to familiarize themselves with the conditions and safety measures applicable to seating at emergency exits.

**** For more information and service fees, please visit the official airline website: www.air.bg.***

ПРЕВОЗ НА НЕПРЕДРУЖЕНО ДЕТЕ
UNACCOMPANIED MINOR

Пътуване на деца без придружител

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

• За деца между 5 и 11 г. се осигурява служител, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, както и такъв, който да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс UM такса в размер на 70 EUR / 136,90 BGN на отсечка за международни полети и 40 EUR / 78,23 BGN за вътрешни полети.За пътуване от Лондон посочените такси се превалутират в GBP, от Цюрих в CHF, от Тел Авив в USD спрямо курса на валутата в деня на заплащане.

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

Пълните условия можете да намерите на официалния сайт на авиокомпанията www.air.bg

Unaccompanied minors flying

Trust Bulgaria Air's service for transporting unaccompanied minors and rest assured about your child during the flight!

• For children between 5 and 11 years of age, an employee will meet the child at the departure airport and hand them over to the person meeting them upon arrival. The child is charged the full fare without a child discount, plus a UM fee of EUR 70 / BGN 136.90 per leg for international flights and EUR 40 / BGN 78.23 for domestic flights. For travel from London, the above fees are converted into GBP, from Zurich into CHF, and from Tel Aviv into USD at the exchange rate on the day of payment.

• At the parents' request, children aged 12 to 18 can also use the service upon payment of the UM fee. They are provided with the same service as children between 5 and 11 years of age.
To take advantage of the service, you must submit your request at least 2 weeks before the flight to callfb@air.bg.

The full terms and conditions can be found on the airline's official website www.air.bg

THE FACE OF

Bulgaria Air

National Carrier www.air.bg

Airbus A320-214
fleet of 4



Airbus A220-300
fleet of 5



Airbus A220-100
fleet of 2



Embraer 190-100
fleet of 4



CODESHARE PARTNERS

Bulgaria Air's codeshare partnerships give our customers greater flexibility, more flight options, and access to a wider range of destinations. By working with leading international airlines, we make travel easier, more convenient, and seamlessly connected — all with the comfort and reliability of Bulgaria Air.

IBERIA

SOFIA - MADRID/BARCELONA
MADRID - LAS PALMAS/TENERIFE

QATAR AIRWAYS القطرية

VARNA/BURGAS/SOFIA - DOHA

AEGEAN
A STAR ALLIANCE MEMBER

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

AirSERBIA

VARNA/BURGAS/SOFIA - BELGRADE / TEL AVIV
BELGRADE - GENEVA AND MORE
BELGRADE - GENEVA

AIRFRANCE

VARNA/SOFIA - PARIS
VARNA - PARIS
PARIS - LYON

KLM

SOFIA – AMSTERDAM

ITA AIRWAYS

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

TAROM
ROMANIAN AIR TRANSPORT

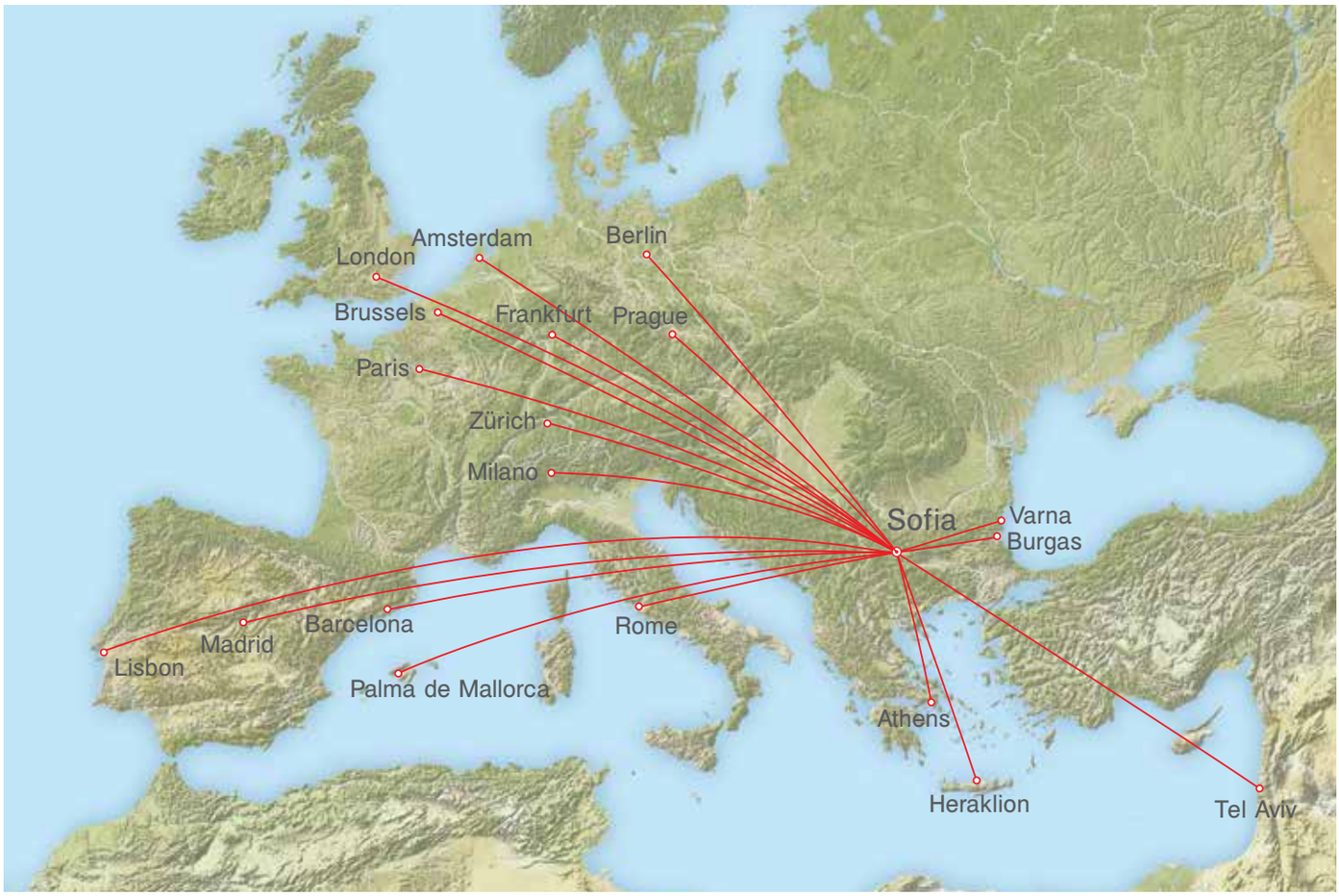
VARNA/BURGAS / SOFIA – BUCHAREST

AZERBAIJAN AIRLINES

SOFIA – BAKU

Дестинации
Destinations

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg



Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg

CODESHARE PARTNERS

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

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

AIRFRANCE
ITA AIRWAYS
IBERIA
TAROM
KLM
AirSERBIA
AEGEAN
QATAR AIRWAYS
AZERBAIJAN AIRLINES

SPA PARTNERS

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

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

FINNAIR
BRITISH AIRWAYS
DELTA
condor
CHINA SOUTHERN
AIR MAURITIUS
EVA AIR
ICELANDAIR
Emirates
Ethiopian Airlines
American Airlines
CROATIA AIRLINES
KUWAIT AIRWAYS
SriLankan Airlines
TAP PORTUGAL
airBaltic
virgin atlantic
AirEuropa

INTERLINE PARTNERS:

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

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

Hahn Air
UNITED
TURKISH AIRLINES
MEA
Lufthansa
KOREAN AIR
air astana
LOT POLISH AIRLINES
malaysia airlines
flydubai
GULF AIR
ROYAL JORDANIAN
EGYPTAIR

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





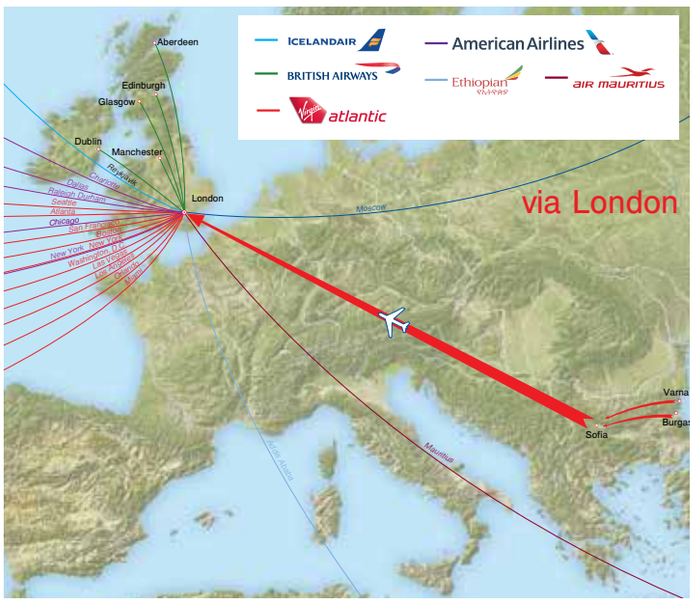








Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.





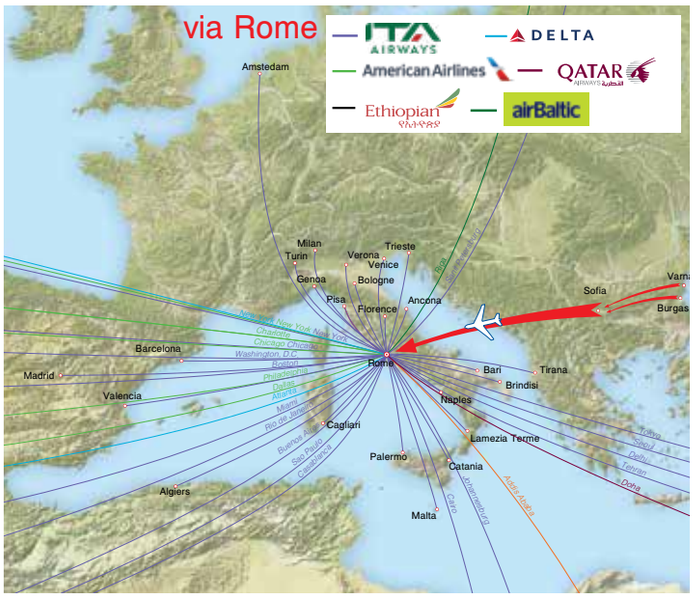








Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.







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

SOF VAR	**Customer Service Center** 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 *Working Hours:* *Every day 08:00-20:00 Local Time*	phone: +359 2 402 04 00 e-mail: callFB@air.bg www.air.bg
	Head office 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 *Working Hours:* *Monday - Friday* *09:00-17:30 Local Time*	fax: +359 2 984 02 03 e-mail: office@air.bg www.air.bg
	Sofia City Office 2 Ivan Vazov Street *Working hours:* *Monday – Friday* *09:00 – 17:30 Local time*	phone: +359 2 402 03 93 e-mail: tickets1@air.bg www.air.bg
	FLY MORE Office 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 Every day: 9:00 a.m. to 5:00 p.m. (lunch break – 12:00 p.m. to 1:00 p.m.)	+359 2 984 02 96 e-mail: flymore@air.bg www.air.bg
	Varna Airport Office Varna Airport Terminal 2, Departures *Working hours: Opens 2 hours prior to scheduled departure*	phone: +359 52 573 321 fax: +359 52 501 039 e-mail: varna@air.bg www.air.bg
	Varna City Office 55, 8-mi primorski polk blvd *Working Hours:* *Monday - Friday* *09:00 - 17:00 Local time* *(lunch break: 12:30 p.m. - 1:30 p.m.)*	phone: +359 52 651 101 e-mail: varna_city@air.bg www.air.bg
	Shumen City office *Shumen, Patleyna 10 str.* *Monday-Friday: 09:00-17:00*	phone: +359 887 84 01 71 e-mail: shumen@air.bg www.air.bg
BER	**Germany, Berlin** Bulgarian Air Tour Leipziger str 114-115, 10117 Berlin, Germany *Working hours:* *Monday - Friday* *09:00-18:00 Local Time*	phone.: +49 30 2514405 +49 30 2514460 fax: +49 30 2513330 e-mail: info@berlin-bat.de www.air.bg

LON	**United Kingdom, London** Airport office Heathrow Ticket Pod 3 (Zone G) Terminal 4 Heathrow Airport TW6 3FB *Working hours:* *Monday - Friday* 09:30 - 17:30 *Local Time*	phone: +44 208 745 9833 +44 788 966 4174 e-mail: LHR@bulgaria-air.co.uk www.air.bg
TLV	**Israel - Tel Aviv** Open Sky LTD 25 Ben Yehuda Str. Israel 63806, Tel Aviv *Working hours:* *Sunday - Thursday:* *09:00-17:00 Local Time*	phone: +972 379 51 355 Viber § WhatsApp: +972 54 5066020 fax: +972 379 51 354 e-mail: annie@open-sky.co.il www.air.bg
USA	Mailing Address: 1819 Polk St #401 San Francisco, CA 94109 *Working Hours:* *Monday - Friday 9am - 5pm,* *Saturday - Sunday 9am -1pm (EST)*	phone: 1-855-FLY-TO-BG (359-8624) e-mail: tickets@bulgariaairusa.com www.air.bg
VIE	**Austria, Vienna** Intervega Reisen Tiefer Graben 9, A-1010 Wien, Austria *Working Hours:* *Monday - Thursday* *09:00-17:30 Local Time* *Friday* *09:00-17:00 Local Time*	phone: +43 1 5352550 0 900 220013 (domestic line) fax: +431 5352552 e-mail: intervegareisen@aon.at office@intervega.at www.air.bg

mobile.

Всяка **история** има стойност



Проследи историята на движенията по сметката ти
и управлявай финансите си с новото приложение ССВ Mobile.

Download on the App Store

GET IT ON Google Play

EXPLORE IT ON HUAWEI AppGallery


LÀCRIMA
SINCE 1959
VIEW CATALOG
FOLLOW US
Frezco
The Lacrima children's series