

THE INFLIGHT MAGAZINE

your complimentary copy

162 (2) / 2024

**ON AIR** БУЛГАРИЯ

David vs Goliath

ВОЙНАТА НА XXI ВЕК

Tinkering the Climate

ИГРИ С КЛИМАТА

Wine & Travel

6 ВИНЕНИ ДЕСТИНАЦИИ

**GOOD TIMES ARE COMING**

Svetoslav Milanov, Investbank's Chairman of the Management Board and Executive Director  
Светослав Миланов, изпълнителен директор и председател на УС на "Инвестбанк"

OVER A  
**MILLION**  
READERS  
PER YEAR!

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



Discover a new dimension with  
Domaine Boyar  
**SUPREME**  
**GRAND CUVÉE**

Elegance inspired by tradition,  
perfected with passion, for  
an unforgettable experience.

**DOMAINE**  
**BOYAR** EST. 1991

PREMIUM WINES COLLECTION



SCAN ME



follow us on



## ВАШАТА ПОЧИВКА ЗАПОЧВА ОЩЕ НА ЛЕТИЩЕТО

През най-натоварените месеци от годината увеличеният пътнически поток създава предпоставки за забавяне на процедурите по чек-ин и проверка на сигурността на всички европейски летища. Навременното пристигане за предстоящ полет остава надеждна мярка срещу множество главоболия, които могат да помрачат началото на всяко лятно приключение. „България Еър“ цени спокойствието и комфорта на своите пътници. Затова националният превозвач съветва пристигането на летището да се осъществява минимум 3 часа преди излитане до някоя от международните дестинации, до които лети авиокомпанията. В помощ за едно бързо и безпроблемно отвеждане за полет, „България Еър“

предоставя безплатен online check-in за почти всички свои дестинации. Така всеки може да спести време, като сам издаде бордната си карта лесно и удобно.

В допълнение към тази услуга, Летище София предоставя на използвалите online-check in пътници специални drop-off гишета, където да оставят своя допълнителен чекиран багаж.

По този начин националният превозвач отговаря на увеличената натовареност на летищата, до които оперира по международните си полети, като следи за нуждите на своите пътници и безпроблемното им пътуване към тяхното лятно приключение.

*Актуална информация - на [www.air.bg](http://www.air.bg).*

## YOUR HOLIDAY STARTS AT THE AIRPORT

During the busiest months of the year, the increased passenger flow creates conditions for delays in check-in procedures and security checks at all European airports. Arriving on time for an upcoming flight remains a foolproof measure against the many headaches that can mar the start of any summer adventure.

Bulgaria Air values the peace and comfort of its passengers. Therefore, the national carrier advises to arrive at the airport at least 3 hours before departure to any of the international destinations to which the airline flies.

To help you get on your flight quickly and smoothly, Bulgaria Air provides free online check-in for almost all of its destinations. So everyone can save time by issuing their own boarding pass easily and conveniently. In addition to this service, Sofia Airport provides passengers using online check-in with special drop-off counters where they can leave their additional checked baggage.

In this way, the national carrier responds to the increased traffic at the airports it operates to on its international flights, keeping an eye on the needs of its passengers and their smooth journey to their summer adventure.

*For more information - [www.air.bg](http://www.air.bg).*



# ЕДНО ХИЙТРОУ РЕШЕНИЕ

С България Еър летиш до Лондон:

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

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



ПРИЯТЕН  
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ  
ЕМОЦИИ

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



**9 | BUSINESS  
ECONOMY**



**18 | Българският бизнес може да си позволи по-високи доходи**

Светослав Миланов, председател на Управителния съвет и изпълнителен директор на "Инвестбанк"

**41 | ANALYSIS  
POLITICS**



**48 | С пращка срещу флотилиите**

В съвременния свят малкото често се оказва по-труден противник от голямото

**59 | SCIENCE  
TECHNOLOGY**



**62 | Трудно е да бъдеш бог**

Опитите ни да контролираме климата еволюираха от комичното до откровено опасното

**79 | TRAVEL  
LIFESTYLE**



**90 | Вино и пътешествия**

Шест дестинации, които съчетават гве от големите удоволствия в живота

**22 | Bulgarian Business Can Afford Higher Salaries**

**50 | With a Slingshot Against the Fleets**

**66 | Hard to Be a God**

**90 | Drink and Travel**

**10 | Числа и лица  
Numbers and Faces**

**44 | Калейдоскоп  
Kaleidoscope**

**60 | Оръжие срещу старостта  
A Weapon Against Old Age**

**80 | Афиш  
Poster**

**12 | 7 ключови тенденции за банките през 2024**

**46 | Бомба с 12 детонатора**

**70 | Въздух под налягане**

**80 | Време за пуканки  
Popcorn Time**

**14 | 7 Key Trends for Banks in 2024**

**47 | A Bomb With 12 Detonators**

**72 | Just Hot Air?**

**104 | Една чаша за здраве  
A Glass Makes You Healthier**

**30 | Как се става самолетен пилот?**

**52 | Създания от светлина и мрак  
Creatures of Light and Darkness**

**74 | Серийен убиец**

**106 | Родени един за друг  
Born for Each Other**

**32 | How to Become An Airline Pilot?**

**76 | Serial Killer**

**110 | Митовите за италианската кухня**

**36 | Злато на колела**

**38 | Gold on Wheels**



## THE INFLIGHT MAGAZINE

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

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

ГЛАВЕН РЕДАКТОР

**Константин Томов**

ktomov@bulgariaonair.bg

ПРЕВОДАЧИ

**Global Club**

АВТОРИ

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

ДИЗАЙН

**BRAND NEW** DESIGN

ИЗДАТЕЛ

**ИНВЕСТИР МЕДИА ГРУП**

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР

**Виктория Миткова**

РЕДАКЦИОНЕН АДРЕС

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

БАНКОВА СМЕТКА

IBAN: BG57 СЕСВ 9790 1019 1023 03

BIC: СЕСВВГСФ

Банка „ЦКБ“ АД – клон Варна

ISSN 1314-2216

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

## CONTRIBUTORS АВТОРИ



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

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



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

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



THE  
NEW

i5



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

**М Кар Варна**

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

**М Кар Плевен**

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

**М Кар Пловдив**

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

**М Кар София**

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

BMW i5: Разход на енергия, комбиниран WLTP в кВтч/100 км: 18,9–15,9; Електрически пробег, WLTP в км: 498–582

\*Снимката е с илюстративен характер.



## ЕЛАТЕ С НАС НА РОЖДЕНИЯ ДЕН НА РИМ

### COME WITH US ON ROME'S BIRTHDAY

Има ли изобщо нужда да ви убеждаваме в привлекателните черти на тази дестинация? Рим може да ви предложи повече от всеки друг град на планетата: три хилядолетия история, безброй паметници, бляскав нощен живот и една от най-добрите кухни на планетата. Тук древните развалини съжителстват с пищни ренесансови дворци и барокови катедрали. А на една ръка от Величието са малките, уютни квартални "трагатории" и оживените барове с фантастични коктейли. Позволете ни да ви отведем до града, до който открай време водят всички пътища. А ако случайно решите да планирате пътуването си около 21 април, може да улучите и тържествата за 2777-ия рожден ден на Рим. Защото това е един от малкото градове на планетата с истински рожден ден: сам Марк Теренций Варон е изчислил, че именно на 21 април 753 година преди Христа Ромул и Рем основали това селище на река Тибър. Годишнината, известна като Natale di Roma, се отбелязва с концерти, спектакли и изключително зрелищни исторически възстановки на знаменития Circus Maximus.

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

Do we even need to convince you of the attractive features of this destination? Rome has more to offer than any other city on the planet: three millennia of history, countless monuments, glamorous nightlife and one of the best cuisines on the planet. Here, ancient ruins coexist with lavish Renaissance palaces and Baroque cathedrals. And a hand away from all that splendour, you will find the small, cosy neighbourhood trattorias and lively bars with fantastic cocktails. Let us take you to the city to which all roads lead from time immemorial. And if you happen to plan your trip around April 21st, you might also catch the celebrations for Rome's 2,777th birthday. Because this is one of the few cities on the planet with a real birthday: Marcus Terentius Varro himself calculated that it was on April 21, 753 BC that Romulus and Remus founded this settlement on the Tiber River. The anniversary, known as Natale di Roma, is celebrated with concerts, performances and highly spectacular historical re-enactments of the famous Circus Maximus.

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

## ДЕН НА ОТВОРЕНИ ВРАТИ В "БЪЛГАРИЯ ЕЪР"

### OPEN DOOR DAY AT BULGARIA AIR

Поради големия интерес, "България Еър" обявява още един ден на отворени врати на 22 февруари. Националният превозвач предоставя възможност за всички желаещи да се запознаят със света на въздушните пътувания и да научат повече за възможностите за кариера като пилоти или членове на кабинния състав. В началото на годината авиокомпанията обяви свободни позиции в своя екип от професионалисти, които имат възможност да работят в отлична среда, след мащабното модернизирание на флота с нови самолети и обновената полетна програма през 2024. За повече информация - [www.air.bg](http://www.air.bg)

Due to the great interest, "Bulgaria Air" announces another open day on February 22. The national carrier provides an opportunity for anyone interested to know more about the world of air travel and to learn about career opportunities as pilots or cabin crew members. At the beginning of the year, the airline announced vacancies in its team of professionals who have the opportunity to work in an excellent environment, after the large-scale modernization of the fleet with new aircraft and the renewed flight program in 2024. For more information - [www.air.bg](http://www.air.bg)





Ипотечен кредит

# ДОМ за теб



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



Централна Кооперативна Банка  
Важният си ти.

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

D&  
BO

BEOLAB 8



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

30 | **КАК СЕ СТАВА  
САМОЛЕТЕН ПИЛОТ?**  
HOW TO BECOME AN AIRLINE PILOT?



18 | **ИНТЕРВЮ: СВЕТОСЛАВ МИЛАНОВ**  
INTERVIEW: SVETOSLAV MILANOV



36 | **ЗЛАТО НА КОЛЕЛА**  
GOLD ON WHEELS



# ЧИСЛА И ЛИЦА

## FIGURES & FACES

### 3 209 000 000

лева за изплащане на субсидии ще получи Държавен фонд "Земеделие" за 2024 година, реши правителството. От тях 2.75 милиарда са европейски средства, а 456 млн. лева ще дойдат от националния бюджет. Предвидени са 997 млн. лева за развитие на селските райони.

EN

BGN 3,209,000,000 for the payment of subsidies will be received by the State Fund "Agriculture" for 2024, the government decided. Of these, 2.75 billion are European funds, and 456 million BGN will come from the national budget. BGN 997 million have been earmarked for the development of rural areas. ■

### 1.9%

ръст за българската икономика през 2024 година предвижда Европейската комисия в коригираните си прогнози. Предишната оценка бе за 1.8% ръст на БВП. За 2025 година експертите на комисията предвиждат растеж от 2.5%.

Прогнозата на ЕК е по-умерена от тези в България. Икономисти от БАН очакват икономиката да порасне с 2% тази година, БНБ прогнозира 2.5%, а в бюджета е заложен растеж от 3.2%.

EN

The European Commission foresees 1.9% growth for the Bulgarian economy in 2024 in its adjusted forecasts. The previous estimate was for 1.8% GDP growth. For 2025, the commission's experts predict a growth of 2.5%.

The EC's forecast is more moderate than those in Bulgaria. Economists from the Bulgarian Academy of Sciences expect the economy to grow by 2% this year, the BNB forecasts 2.5%, and the budget envisages growth of 3.2%. ■

### 5%

е ръстът на туристите в България за първите два месеца от зимния сезон в сравнение с предишния, показват данни от Единната система за туристическа информация. Най-много са се увеличили посетителите от Италия - с над 30%. С 15% повече са туристите от Северна Македония.

EN

5% is the growth of tourists in Bulgaria for the first two months of the winter season compared to the previous one, according to data from the Unified Tourist Information System. Visitors from Italy increased the most - by over 30%. There are 15% more tourists from North Macedonia. ■



употребявани автомобили са регистрирани в България за всеки нов през януари 2024, показва справка на Automedia.bg за регистрациите в МВР. Това е всъщност най-доброто съотношение в историята на българския пазар. През 2023 съотношението беше над пет към едно, а преди 2019 не е падало под 10 към 1. Пазарът на нови коли в страната расте с 58% в сравнение с януари 2023.

EN

4.2 used cars were registered in Bulgaria for every new one in January 2024, according to an Automedia.bg report about car registrations. This is actually the best ratio in the history of the Bulgarian market. In 2023, the ratio was over five to one, and before 2019 it did not fall below 10 to 1. The country's new car market is growing by 58% compared to January 2023. ■

EST. 1989

# DETELINA'S

nuts and dried fruits

More than 30 years of experience!



# 7 КЛЮЧОВИ ТЕНДЕНЦИИ ЗА БАНКИТЕ ПРЕЗ 2024

Въвеждането на изкуствения интелект ще е най-рязката трансформация за сектора в цялата му история

Текст ПЕТЪР ЙОВЧЕВ / Фотография iSTOCK

Историците отгавна спорят къде и кога са се зародили първите банки - като доминиращото мнение сочи Близкия изток в третото хилядолетие преди Христа. Със сигурност знаем, че банки от вида, който познаваме днес, вече е имало през XIV век в Италия - къщите на Bardi, Peruzzi, основаната през 1397 във Флоренция Banco dei Medici, генуезката Banco di San Giorgio... Банковият бизнес в съвременния му вид има зад гърба си опита на близо седем столетия. Но никога през тях той не се е изправял пред толкова драматична промяна, каквато го очаква през 2024 година. Дори дигитализацията, започнала преди около четвърт век, и мобилното банкиране, появило се след 2007, се случиха постепенно и при относителна предвидимост. Докато сега въвеждането на изкуствения интелект (ИИ) в банковия сектор се случва с трескава скорост. Девет от десет банкови мениджъри очакват тази година да е трансформационна за бизнеса им, показва проучване на Bloomberg, а петима от десет признават, че не са напълно подготвени за бързо настъпващите промени.

## "МЕКО КАЦАНЕ" ЗА ИКОНОМИКАТА

Десетилетието на безогледно печатане на пари и количествени улеснения, експлодирали покрай пандемията нива на гълга, глобалната несигурност, както и обичайната цикличност на икономиката караха мнозина да очакват "спукване на балона" през 2024.

Рухването на няколко американски банки, усетено като сеизмичен ефект чак в Швейцария, бе изтълкувано от мнозина като първата вълна на новата криза. Но сега, почти година по-късно, доминиращото настроение е на предпазлив оптимизъм. Факторите, които поддържаха стабилността през 2023, си остават в сила и днес, твърди в анализ S&P Global. "Ние сме много уверени, че световната икономика се подготвя за мекото кацане, на което всички се надявахме", заяви в началото на февруари Кристилина Георгиева, изпълнителният директор на Международния валутен фонд. След рязкото увеличаване на лихвите действително мекото кацане изглеждаше като мечтан сценарий, на фона на прогнозираното от скептиците пропагане. Георгиева добави, че очаква към средата на годината лихвите да започнат да спадат, както го прави инфлацията в последната година. Като основен риск, застрашаващ "мекото кацане", Георгиева сочи конфликта между Израел и Хамас, и по-точно опасността той да разшири обхвата си и да въвлече и други сили.

## ИЗКУСТВЕНИЯТ ИНТЕЛЕКТ ПРЕВЗЕМА БАНКИТЕ

Почти няма банкова институция в развития свят, която да не е започнала да експериментира с т. нар. генеративен изкуствен интелект още през миналата година. През 2024 натрупаният в тези експерименти опит вече ще се превърне в реално внедряване на ИИ в основните процеси на банки-

те. Ефектите могат да бъдат колосални: според изчисления на Accenture, въвеждането на ИИ може да повиши производителността на една банка средно с 22 до 30 процента, и да увеличи приходите средно с 6 процента.

За да се постигнат тези успехи обаче, банките трябва да променят в значителна степен нагласите на служителите си. Идеята на ИИ не е да замести хората, а да ги допълни. Но за пълноценното му използване е необходимо да се изгради култура на любопитство, предприемчивост и инициативност сред служителите - тъкмо те са онези, които трябва да измислят и въведат новите начини на партньорство с изкуствения интелект. Това ще изисква големи усилия от ръководствата на банките и от отделите по човешки ресурси. Но награда-та ще си заслужава.

## ИСТИНСКИЯТ БУМ НА ОБЛАКА

Макар и по природа предпазливи организации, банките бяха сред първите, възползвали се от предимствата на облачните технологии. Но през 2024 интересът към тях вероятно ще надмине всичко, виждано до момента. Причината е ясна: нуждите на Изкуствения интелект от изчислителна мощ вероятно ще надхвърлят локалните ресурси на всяка банка, освен няколко от най-големите в световен мащаб. Спасението е в облака. Този термин звучи толкова убедително, че от време на време е добре да си напомняме: всъщност не съществува





никакъв облак, а само огромни изчислителни центрове, които предоставят услуги и капацитет под наем. През тази година и последните задръжки в това отношение би трябвало да паднат, така че компаниите, предоставящи облачни услуги, ще се радват на небивал ръст. Както и производителите на нужното оборудване.

#### КОНСОЛИДАЦИЯ В ИЗТОЧНА ЕВРОПА

Тенденцията към консолидация на банките в световен мащаб забави темпо и на места дори съвсем спря покрай пандемията. Но сега тя ще се поднови с пълна сила, защото високите печалби от последните две години дадоха достатъчно амуници на управителните съвети. И защото, разбира се, предизвикателствата на съвременната епоха се посрещат по-лесно, когато си поголям. Според S&P Global, най-много сливания и придобивания се очакват в банковия сектор на Централна и Източна Европа. България едва ли ще остане назад от тази тенденция. Въпреки че последното десетилетие донесе няколко много големи (като за мащабите на пазара) сделки, това едва ли е краят. Конкуренцията между големите играчи става все по-остра и те изглеждат готови на всичко, за да запазят и увеличат пазарните си дялове.

Допълнителен тласък за окрупняването на сектора ще даде и очакваното забавяне в ръста на депозитите, което още повече ще изостри напрежарата за тях между основните играчи на пазара.

#### НОВА ВЪЛНА РЕГУЛАЦИИ

Финансовата криза от 2008 донесе след себе си истинско цунами от нови регулации и изисквания - от Basel IV до PSD и GDPR. Банките, особено българските, се справиха много добре с въвеждането им. Но сега им предстои повторение на упражнението. Новата вълна от регулации ще има доста широк обхват - от борбата с прането на пари до първите стъпки към въвеждане на единни световни ставки за някои данъци, които изискват по-добре работещи системи за обмен на информация между банки и надзорни органи. Но главният стимул за законодателите е напредъкът на изкуствения интелект. В момента и в Европа, и в Америка усилията на регулаторите са насочени към предвиждане на възможните ефекти от въвеждането на ИИ и предотвратяване на възможните пробойни, които той би отворил в системата. Големият въпрос е дали тези нови регулации ще бъдат направени така, че да не се превърнат в прекомерен и скъп товар за банките - и, съответно, за техните клиенти.

#### СТЪПКА НАПРЕД ЗА ДИГИТАЛНИТЕ ВАЛУТИ

Мнозина разглеждат идеята централните банки да издават свои дигитални валути като посегателство върху някои основни човешки свободи. Но предимствата, които правителствата виждат в подобен ход, са толкова големи, че тези притеснения вероятно ще бъдат пренебрегнати. Има и друг фактор в полза на дигиталните пари:

ако банковият сектор не навлезе в тази област, той ще бъде изпреварен от други пазарни играчи, по-малки по мащаб, но и несравнимо по-пъргави и бързо реагиращи. Това важи особено много за неща като международните разплащания. Затова смело можем да прогнозираме съществен напредък за дигиталните валути на централните банки през 2024, като той вероятно ще започне от места като Китай и Индия, преди да стигне до Европейския съюз или САЩ.

#### РАСТЯЩА КОНКУРЕНЦИЯ ОТ ФИНТЕХ СЕКТОРА

Новите играчи на финансовия пазар, идващи от финтех сектора, досега успяваха да съществуват успоредно на банките, без да влизат в директни конкурентни сблъсъци с тях. Поне що се отнася до основната дейност на банките - кредитирането. Т. нар. "финтех банки" гледат бизнес модела си по-скоро на привличане на депозити и инвестиции в сигурни краткосрочни активи. И през 2024 повечето от тях ще продължат да се фокусират основно върху депозити от частни клиенти и малки и средни предприятия, както и като платежни системи. Но някои вече са еволюирали достатъчно, за да навлязат и в сектора на класическото кредитиране - вероятно плахо през 2024 и по-смело през следващите години. Това на свой ред ще отприщи нова вълна регулаторна активност, която ще донесе по-високи разходи за новите играчи на сцената. ■

# 7 KEY TRENDS FOR BANKS IN 2024

The introduction of Artificial Intelligence will be the most drastic transformation for the sector in its entire history

By PETER YOVCHEV / Photography iSTOCK

Historians have long debated where and when the first banks originated - with the dominant opinion pointing to the Middle East in the third millennium BC. We know for sure that banks of the type we know today already existed in the 14th century in Italy - the houses of Bardi, Peruzzi, the Banco dei Medici founded in 1397 in Florence, the Banco di San Giorgio in Genoa... The banking business in its modern form has nearly seven centuries of experience behind it. But it has never faced such a dramatic change as the one awaiting it in 2024. Even digitalisation, which began

about a quarter of a century ago, and mobile banking, which emerged after 2007, happened gradually and with relative predictability. While now the introduction of artificial intelligence (AI) in the banking sector is happening at breakneck speed. Nine out of ten bank executives expect this year to be transformational for their business, a Bloomberg survey shows, and five out of ten admit they are not fully prepared for the fast-moving changes.

## "SOFT LANDING" FOR THE ECONOMY

A decade of reckless money printing and quantitative easing, exploding debt levels

alongside the pandemic, global uncertainty, and the usual cyclical nature of the economy: all these factors led many to expect a "bubble burst" in 2024. The collapse of several US banks, felt as a seismic effect as far back as Switzerland, was interpreted by many as the first wave of the new crisis. But now, almost a year later, the dominant mood is one of cautious optimism. The factors that supported stability in 2023 remain in place today, S&P Global said in an analysis. "We are very confident that the world economy is now poised for this soft landing we have been dreaming for," Kristalina Georgieva, the executive ▶



Международният валутен фонд е уверен, че за икономиката предстои "меко кацане", а не срив, заяви Кристилина Георгиева  
The International Monetary Fund is confident that the economy is in for a "soft landing" and not a collapse, Kristalina Georgieva said



# The Preferred Destination for Business & Leisure



MARINA BURGAS  
HOTEL



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



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



NEPTUN  
RESTAURANT | NIGHT BAR  
BEACH BAR



[WWW.NEPTUNBURGAS.COM](http://WWW.NEPTUNBURGAS.COM)

► director of the International Monetary Fund, said at the beginning of February. After the sharp interest rate hike, a soft landing does look like a dream scenario, amid the slump predicted by skeptics. Georgieva added that she expects interest rates to start falling by the middle of the year, as inflation has been doing for the past 12 months. As the main risk threatening the "soft landing", Georgieva points to the conflict between Israel and Hamas, and the danger that it will expand its scope and involve other forces.

#### **ARTIFICIAL INTELLIGENCE IS TAKING OVER THE BANKS**

There is almost no banking institution in the developed world that did not start experimenting with so-called generative artificial intelligence as early as last year. In 2024, the experience gained in these experiments will already become a real implementation of AI in the main processes of banks. The effects can be colossal: according to Accenture's calculations, implementing AI can increase a bank's productivity by an average of 22 to 30 per cent, and increase revenue by an average of 6 per cent.

However, to achieve these successes, banks must significantly change the attitudes of their employees. The idea of AI is not to replace people, but to complement them. For this to work effectively, it is necessary to build a culture of curiosity, entrepreneurship and initiative among employees - after all, they are the ones who must invent and introduce new ways of partnering with artificial intelligence. This will require great efforts from bank management and HR departments. But the reward will be worth it.

#### **THE REAL CLOUD BOOM**

Although cautious organisations by nature, banks were among the first to take advantage of cloud technologies. In 2024, interest in them is likely to surpass anything seen to date. The reason is clear: AI's computing power needs are likely to exceed the local resources of any but a few of the largest banks globally. Salvation is in the cloud. This term sounds so convincing that from time to time it is good to remind ourselves: there is no such thing as a cloud, only huge computing centres that rent services and capacity. This year, the last inhibitions in this regard should fall, so companies providing cloud services will enjoy unprecedented growth. As well as the manufacturers of the necessary equipment.

#### **CONSOLIDATION IN EASTERN EUROPE**

The trend towards consolidation of banks worldwide has slowed down and in some places even stopped completely due to the

There is almost no banking institution that did not start experimenting with so-called generative artificial intelligence last year. In 2024, the experience gained will lead to a real implementation of AI in the main processes of banks. The effects can be colossal: according to Accenture's calculations, implementing AI can increase a bank's productivity by an average of 22 to 30 per cent, and revenue by 6 per cent

pandemic. But now it will resume in full force because the high profits of the last two years have given enough ammunition to the management boards. And because, of course, the challenges of the modern age are easier to meet when you're bigger. According to S&P Global, the most mergers and acquisitions are expected in the banking sector of Central and Eastern Europe. Bulgaria is unlikely to lag behind this trend. Although the last decade has brought some very large (as for the scale of the market) deals, this is hardly the end. The competition between the top players is getting tougher and they seem to be willing to do anything to maintain and increase their market shares.

An additional impetus to the consolidation of the sector will be given by the expected slowdown in the growth of deposits, which will further intensify the competition between the main players in the market.

#### **NEW WAVE OF REGULATIONS**

The financial crisis of 2008 brought in its wake a veritable tsunami of new regula-

tions and requirements - from Basel IV to PSD and GDPR. The banks, especially the Bulgarian ones, did very well with their introduction. But now they face a repetition of the exercise. The new wave of regulations will be quite wide-ranging, from the fight against money laundering to the first steps towards introducing uniform global rates for some taxes, which require better-functioning systems for information exchange between banks and supervisory authorities. But the main drive for lawmakers is the advancement of artificial intelligence. Currently, in both Europe and America, the efforts of regulators are aimed at anticipating the possible effects of the introduction of AI and preventing the possible loopholes that it would open in the system. The big question is whether these new regulations will be made so that they do not become an excessive and costly burden on banks - and, by extension, on their customers.

#### **A STEP FORWARD FOR DIGITAL CURRENCIES**

Many see the idea of central banks issuing their own digital currencies as an encroachment on some basic human freedoms. But the advantages that governments see in such a move are so great that these concerns are likely to be ignored. There is another factor in favour of digital money: if the banking sector does not enter this area, it will be overtaken by other market players, smaller in scale but also incomparably more nimble and quick to react. This is especially true for things like international payments. Therefore, we can safely predict significant progress for central bank digital currencies in 2024, likely to start in places like China and India before reaching the European Union or the US.

#### **GROWING COMPETITION FROM THE FINTECH SECTOR**

New financial market players coming from the fintech sector have so far managed to exist alongside banks without entering into direct competitive clashes with them. At least as far as the main activity of banks is concerned - lending. The so-called "fintech banks" build their business model more on attracting deposits and investing in safe short-term assets. In 2024, most of them will continue to focus mainly on deposits from private customers and small and medium enterprises, as well as on payment systems. But some have already evolved enough to enter the classical lending sector as well - probably timidly in 2024 and more boldly in the following years. This in turn will unleash a new wave of regulatory activity that will bring higher costs to new players on the scene. ■

# Бяхме деца.

*Бяхме, но времето лети.  
Планирай бъдещето с пенсионноосигурителна  
компания „Съгласие“*



Професионален фонд  
Универсален фонд  
Доброволен фонд

 **СЪГЛАСИЕ**  
ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНА КОМПАНИЯ

С ПОГЛЕД КЪМ ТВОЕТО БЪДЕЩЕ!

# БЪЛГАРСКИЯТ БИЗНЕС МОЖЕ ДА СИ ПОЗВОЛИ ПО-ВИСОКИ ДОХОДИ

Светослав Миланов, председател на Управителния съвет и изпълнителен директор на "Инвестбанк"

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ИВАЙЛО ПЕТРОВ

**Г**-н Миланов, каква беше 2023 година за банките в България? Отчетът на "Инвестбанк" за полугодieto показваше близо 66% ръст в печалбата на годишна база. Какво очаквате от окончателните резултати?

Да се запази същият ръст. Тенденцията не се промени през цялата година, нямаше никакви притеснителни фактори. Изобщо 2023 беше една много добра и успешна година - както по отношение на финансовия резултат, така и откъм реализирани инициативи за технологично обновление. Впрочем това е така и при повечето от колегите ни: банките в България предлагат все повече дигитални, иновативни услуги. Кое-то, според мен, радва всички потребители. Животът стана по-приятен през тази година.

**Какво е в основата на този ръст на печалбата, който се отнася и за банковата система като цяло? Само освобождаването на лихвите ли? Може ли тенденцията да се запази и през 2024?**

Зависи. Безспорно повишаването на лихвените проценти допринесе за добрия финансов резултат. Но знаете, че темпът на нарастване на лихвите в България далеч не беше такъв, какъвто се очакваше - и какъвто може би ЕЦБ очакваше да види. Все още има свръхликвидност на пазара и много силна конкуренция. Големите банки гържат да имат стабилен пазарен дял, не искат да го загубят. По-малките играчи

като нас могат да си позволят известно повишаване на лихвените проценти, но и то е в рамките на 1 процент, което е нищо.

Така че за по-високите приходи основен принос имат по-скоро обемите, които се реализират, и бумът, за който все още можем да говорим на банковия пазар в България.

**Въпросът за лихвите вълнува всички, разбира се. България успяваше дълго да поддържа едни от най-ниските лихви върху ипотечните кредити в ЕС. Какво развитие очаквате през 2024?**

Ако не се случи нещо изненадващо - а очевидно живеем в свят, в който всичко може да се случи - и ако се запазят днешните основни фактори, следващата година ще бъде същата. Дори може би по-добра. Колкото и да е странно в такъв турбулентен свят, България се оказва с добра перспектива за правенето на бизнес. Наскоро четох един анализ, който прогнозира, че икономическият ръст у нас ще е по-висок от средния за Европа. Реалният бизнес ще расте, а с него - и потреблението. Така че очаквам една силна година, освен ако не се случи някой грандиозен трус. Но не вярвам.

**ЕЦБ и централните банки са сякаш в патова ситуация: те не могат да повишават повече лихвите, защото рискуват да вкарат икономиката в**



► **по-дълбока рецесия, но не могат и да ги понижат, за да не напомпат отново инфлацията. Свързана ли е тази патова ситуация с десетилетието на разхлабена парична политика, нулеви лихви и количествени облекчения?**

Светът става все по-сложен. Решенията в икономиката открай време се вземат на базата на много информация и на внимателни уравнения - но може би тези уравнения вече не са толкова прецизни, именно защото светът стана толкова сложен. Действат все повече различни фактори и точната преценка е по-трудна. Но това не е непременно лошо - животът става по-интересен.

**Инфлацията през 2021 и 2022 изглеждаше разбираема: кризи с доставките, пандемична потребителска еуфория, война в Украйна, несигурност и скок при енергоносителите. Но все повече проучвания сочат, че през 2023 става дума преди всичко за т. нар. *greedflation* - инфлация, породена от алчността. Как може да ѝ се противодейства?**

Не съм съвсем съгласен с такава заключение. Виждате какво става с разходите за производство, в какво състояние е веригата на доставки при толкова много локални конфликти: достатъчно е хутиче да изстрелят три ракети, корабите да заобиколят Суецкия канал - и ето ви я инфлацията. Помнете как една събота се събудихме с новините за кризата в Газа - още един фактор на несигурност, който води със себе си проинфлационен натиск. Много производства се връщат от дестинации, които в миналото са били евтини и сигурни, обратно към Европа, където разходите са по-високи, но и предвидимостта е по-висока. Това е цена, която трябва да се плати.

**Вие сте привърженик на разумната фискална политика и на балансираните бюджети. Напоследък обаче виждаме друга тенденция. Смятате ли, че евентуалното влизане в еврозоната би могло съвсем да развърже ръцете на правителствата за безотговорно харчене?**

Да. Това е изкушението. Напоследък за кратко време си позволихме като държава лукса да опитаме от забранения плод. Кое не е непременно лошо, стига хората, анализиращи числата, да се осъзнаят навреме и да не се стигне до крайности.

В този смисъл влизането в еврозоната ще е следващото голямо изкушение. Всеки човек, който държи в ръцете си власт и разполага с ресурси, се изкушава. Въпросът е да слуша експертите и здравият разум да взема превес. Когато влезем там и допълнително се освободи ликвидност, това може да се използва, за да се засили допълнително кредитирането. От хората, които вземат



решения - и на политическо ниво, и на ниво банкери - зависи доколко тези рискове ще се управляват разумно. Едва ли ще стигнем до втори "гръцки сценарий" - няма достатъчно време проблемът да се задълбочи чак дотам. Ако тръгне да се задълбочава, това ще бъде прихванато лесно. Но не бива да се изкушаваме, тъй като ние сме по-малки по размер и неприятните резултати ще се видят веднага.

**Правителственият дълг в глобален мащаб е на рекордни нива, поне за мирно време. Дългът на САЩ, изгателя на водещата резервна валута, на практика излиза извън контрол. Смятате ли, че това ще ерозира доверието във фиатните пари за сметка на инструментите като злато и криптовалюти?**

Този въпрос е постоянно на масата в последните години. Но виждаме, че инвеститорите изпитват известни колебания да се пренасочат към такива алтернативни активи. Затова не мисля, че ще се стигне до такъв сценарий - прехвърляне на основната инвестиционна тежест към тях. В крайна сметка в момента има достатъчно възможности да се прави бизнес - и те тепърва ще се увеличават. Светът не е в очакване на Армагедон, каквито внушения има. Напротив, това разместване на пластове, което се случва сега, отваря нови възможности. И този ефект се засилва от настъпващите нови технологии.

**Имате доста богат опит от други пазари в нашия регион. Как изглежда българската банкова система на фона на съседите си? Капиталови адекватности над 20% не се срещат много често в Европа...**

Ние обичаме да сме отличници - това е нещо като национална черта. Българите са изпълнителни хора. Кое не в конкретния случай е за добро. Колкото до нашите съседни - отпогава нещата вероятно са се променили. Това, което виждам, е, че на почти всички пазари в региона има бурно развитие. Има и изключения като Северна Македония, където нещата са в застои, най-вече по политически причини, и хората се чудят по кой път да хванат. Но страни като Албания се развиват с огромни темпове. Същото важи и за Сърбия. Балканите, които в исторически план често са били източник на напрежение, сега са генератор и на растеж, и на идеи.

**През декември "Инвестбанк" навършва 30 години. Кои са най-важните ви проекти в намерението на юбилея?**

В последните години основният акцент при нас е да вървим към все повече дигитални услуги и продукти. Идеята е да направим живота на хората по-лесен. Банката отива в телефона. Почти всяко нещо, което човек трябва да свърши в този забързан свят - независимо дали става дума за банка, администрация или нещо друго - той иска да го направи на момента, без да се налага да ходи някъде и да разговаря с чиновници. Да не говорим, че при общуването с хора невинаги информацията, която можете да получите, е вярна - случва се човекът отсреща да не е разбрал, да не знае нещо. При дигиталните услуги няма такъв риск.

Ние разбираме тази тенденция, и затова стремежът ни е всяка услуга или продукт, който предлагаме във физическите си офи-

си, да предлагаме и в дигиталните си канали. Като обаче даваме възможност за избор. Далеч сме от мисълта, че трябва да се налага определен модел: да сме само дигитални на пример... За нас офисите по места са много важни, както и живият контакт с клиентите, с бизнеса. Не можеш да присъстваш само дигитално...

**Това щеше да е следващият ми въпрос: има ли бъдеще банковият клон в следващите десетилетия?**

Има бъдеще, защото на локално ниво - там, където са местните общности - ти трябва да си видим, да присъстваш. Хората трябва да знаят, че при нужда има къде да отидат и

**"Напоследък си позволихме като държава лукса да опитаме от забранения плод. Кое то не е непременно лошо, стига да не се стигне до крайности"**

с кого да поговорят. Вариантът за офис без служители за мен изглежда стряскащ.

**Все пак сме социални животни...**

Точно така. И всеки от нас на определен етап има нужда да поговори с човек, да усети живото присъствие, да се убеди, че тук работят хора, а не роботи. Така че 30-годишнината на "Инвестбанк" ще е низ от събития на локално ниво, срещи с местния бизнес с участието на Управителния съвет, така че да сме близо до хората и да видим какво се случва по региони. А на ниво централа продължаваме с редица дигитални проекти - оптимизация, роботизация, така че да сме максимално ефективни и да обработваме още по-бързо бизнеса, който ни дават клоновете.

**Дигитализацията на банковия сектор напредна много в последните няколко години. Миналата година бяхме свидетели как в САЩ депозити за десетки милиарди могат да се изтеглят за часове. Какви други фундаментални промени се задават?**

Все пак тук говорим за други модели. Регулациите в САЩ са доста по-различни. Докато в Европа, дори когато променяме канала, по който предлагаме определени услуги, те си остават под контрола на същата регулация, както и досега. Дигитализацията е технологично улеснение за хората, но тя в никакъв случай не създава никакви допълнителни рискове от типа на заобикаляне на регулации. Всъщност контролът става все по-строг, тъй като, освен дигитализация, ти трябва да осигуриш и оптимално ниво на сигурност за всички тези услуги. Те трябва да бъдат максимално надеждни, защото иначе хората не биха им се доверили.

**Години наред говорим за киберрисковете, които носи със себе си дигитализацията на финансовия сектор, но за цялото това време няма нито един значим случай на подобни проблеми с банкови услуги в България. Докато имаше такива с ключови държавни служби, като агенцията по приходите...**

Факт. Но истината е, че винаги ще има отделни инциденти, не бива да се заблуждаваме. Има достатъчно лоши хора с добри технически умения, които винаги ще намерят начин да направят някоя пакост. Битката е непрекъсната. Но в никакъв случай не говорим за никакви системни рискове, които биха поставили индустрията

под заплаха. Напротив, говорим за отделни инциденти, с които се борим ежедневно. И имаме добър успех, защото ресурсът, който отделяме за тази битка, е доста по-голям от ресурса, който се хвърля срещу нас. Това е логично.

**По време на конференцията Banking Today миналата година казахте нещо много интересно: че начинът, по който информацията се разпространява в съвременния свят, прави финансовите системи много по-уязвими. Едно време имаше такава шега: муха и банка се убиват с вестник. Колко по-лоши са социалните медии в това отношение?**

Ние и като потребители знаем, че в социалните медии цари свобода. До някаква степен всеки може да даде там воля на стремежи, които иначе са потискани. Но ние добре знаем това и се съобразяваме с него. Социалните мрежи са едновременно заплаха - заради лекотата, с която може да се разпространява невярна информация, и възможност - защото достигаш до много потребители, и то веднага.

**Допреди няколко години много се говореше за финтех компаниите и стартъпите като основна заплаха за традиционните банки. Има ли все още такива нагласи?**

Няма как финтех компаниите да съборят банковия бизнес. Банки е имало още преди векове, и винаги ще има. Платежните услуги, които са в сърцевината на финтех компаниите, са само част от нашия бизнес. Освен тях, ние се занимаваме и с кредитиране - а това означава доверие, което не се печели лесно или бързо. Финтех компаниите

играят много положителна роля като носител на новото, на свежи идеи. Ние в банките понякога имаме навика да възприемаме проблемите като гаденост. Има нужда от някой, който постоянно да мисли как да им намери технологично решение. Така банките и финтех секторът стигат до един етап на естествена синергия. Даже има случаи, когато банките директно придобиват финтех компании.

**Имотният пазар в България показва все повече признаци на балон: с цени, грастично надхвърлящи доходите, и с огромна разлика между тези цени и наемите. Крие ли това рискове за банковата система?**

Не. Аз съм категорично на мнение, че имотен балон няма. Основните сделки се случват в големите градове, и най-вече София. Ако гледаме по-реално на нещата, ние от доста време сме част от един по-голям пазар, макар и в периферията. Много хора вече са навън, печелят пари, пращат ги обратно на близки и приятели. Отделно тук има много пари, които все още са в сивия сектор. С две думи, има предостатъчно ресурс за покупка на жилища. Знаем, че в България манталитетът винаги е бил такъв: когато имаш заделен някой лев, първата ти работа е да си купиш жилище. Това се повтаря от родителите на деца, поколения наред. Спомням си как, когато за пръв път успях да спестя някакви пари, баща ми ми каза: сега да не отидеш някъде на екскурзия, първо трябва да си купиш жилище.

И по отношение на цените на имотите, и по отношение на доходите ние сме като скачени съдове с останалите европейски страни. Няма как толкова години ние да сме страната с най-ниските доходи. В момента гледът за подготвени кадри е толкова голям, че доходите вървят с ударни темпове нагоре. Хората отиват да работят в Европа, тук остава глед за кадри. Единственото решение е доходите да вървят нагоре. Бизнесът може да си го позволи, това не е проблем. Така че отпук нататък доходите ще вървят нагоре. И затова не мисля, че има балон с имотите. Може би има леко надценяване в отделни райони на София. Но като цяло нещата са под контрол. Пазарът поема дори повишени лихвени проценти.

**Кое ще е най-значимото предизвикателство в следващите години?**

Темите за устойчиво развитие и опазване на околната среда. Този преход ще окаже огромно влияние върху бизнеса в следващите десетилетия. Той води със себе си проблеми, но също така и големи възможности. Организациите трябва да се адаптират. Предстоят интересни времена. И не лоши, напротив - добри. ■

# BULGARIAN BUSINESS CAN AFFORD HIGHER SALARIES

Svetoslav Milanov, Chairman of the Management Board and Executive Director of Investbank

By KONSTANTIN TOMOV / Photography IVAYLO PETROV

**M**r. Milanov, what was 2023 like for banks in Bulgaria? Investbank's first-half report showed a 66% growth in profit on an annual basis. What do you expect from the final year-end results?

To keep the growth. The trend did not change throughout the year, there were no worrying factors. In general, 2023 was a very good and successful year - both in terms of the financial result and of implemented initiatives for technological renewal. In fact, this is also the case with most of our colleagues: banks in Bulgaria offer more and more digital, innovative services. Which I think pleases all customers. Life just got better this year.

**What is at the root of this profit growth, which also applies to the banking system as a whole? Is it just the higher interest rates? Could this trend continue in 2024?**

It depends. Undoubtedly, the increase in interest rates contributed to the good financial results. But you know that the increase in interest rates in Bulgaria was far from what was expected - and what the ECB might have expected to see. There is still over-liquidity in

the market and extreme competition. The big banks want to have a stable market share, they don't want to lose it. Smaller players like us can afford some rise in interest rates, but that is within 1 per cent as well, which is nothing.

So, the main contribution to the higher revenues is rather the volumes that are realized and the boom that we can still talk about in the banking market in Bulgaria.

**The question of interest rates concerns everyone, of course. Bulgaria managed to maintain some of the lowest rates on mortgage loans in the EU for a long time. What development do you expect in 2024?**

Unless something surprising happens - and we live in a world where anything can happen - and if today's fundamentals hold, next year will be the same. Maybe even better. As strange as it is in such a turbulent world, Bulgaria turns out to have a good perspective for doing business. I recently read an analysis predicting that the growth of our economy will be higher than the average for Europe. Real business will grow, the consumption will follow suit. So I'm expecting a strong year unless

some spectacular jolt happens. But I don't believe it will.

**The ECB and central banks seem to be in a stalemate: they can't raise interest rates any further because they risk pushing the economy into a deeper recession, but they can't lower them either, so as not to fuel inflation again. Is this stalemate related to the decade of loose monetary policy, zero interest rates and quantitative easing?**

The world is becoming more and more complex. Decisions in economics have long been made based on lots of information and careful equations - but perhaps those equations are no longer so precise because the world has become so complex. There are more and more different factors at play and an accurate assessment is more difficult. But this is not necessarily a bad thing - life becomes more interesting.

**Inflation in 2021 and 2022 seemed understandable: supply crises, post-pandemic consumer euphoria, war in Ukraine, uncertainty and energy prices surge. However, more and more studies indicate that in 2023 ►**





► **we mostly see the so-called greedflation - inflation caused by greed. How can it be countered?**

I do not quite agree with such a conclusion. You see what happens to the cost of production, and what the state of the supply chain is with so many local conflicts. It is enough for the Houthis to fire three missiles, for the ships to bypass the Suez Canal - and there you have inflation. You remember how one Saturday we woke up to the news of the Gaza crisis - another factor of uncertainty that brings with it pro-inflationary pressures. Much production is moving from destinations that were cheap and safe in the past, back to Europe, where costs are higher but predictability is also better. It's a price to pay.

**You are a supporter of reasonable fiscal policy and balanced budgets. Recently, however, we see another trend in Bulgaria. Do you think that the eventual entry into the eurozone could completely free the hands of governments for irresponsible spending?**

Yes. That's the temptation. Recently, for a short time, we have allowed ourselves as a country the luxury of tasting the forbidden fruit. This isn't necessarily a bad thing, as long as the people crunching the numbers realize it in time and don't go to extremes.

In this sense, entering the eurozone will be the next big temptation. Every man who holds power and resources in his hands is tempted. The point is to listen to the experts and let common sense prevail. When we get in there and further liquidity is released, that can be used to strengthen lending. It is up to the decision-makers - both at the political level and at the level of bankers - how well these risks are managed. We are unlikely to reach a second Greek scenario - there is not enough time for the problem to deepen all the way. If it starts to go deeper, it will be intercepted easily. But we should not be tempted as we are smaller in size and the unpleasant results will be seen immediately.

**Global government debt is at record levels, at least in peacetime. The debt of the US, the issuer of the leading reserve currency, is practically out of control. Do you think this will erode confidence in fiat money at the expense of instruments like gold and cryptocurrencies?**

This issue has been constantly on the table in recent years. However, we see that investors are somewhat hesitant to shift to such alternative assets. Therefore, I do not think that such a scenario will be reached where the main investment burden transfers to them. After all, there are plenty of opportunities to do business right now - and they're only going to increase. The world is not waiting for Armageddon, as there are suggestions. On the contrary, this shifting of layers that is hap-



pening now opens up new possibilities. And this effect is enhanced by emerging new technologies.

**You have a lot of experience from other markets in our region. How does the Bulgarian banking system compare to its neighbours? Capital adequacy above 20% is not very common in Europe...**

We like to excel - this is something like a national trait. Bulgarians are executive people. Which in this particular case is good. As for our neighbours, I had a closer look years ago - things have probably changed since then. What I see is that almost all markets in the region are booming. There are exceptions like North Macedonia, where things are at a standstill, mostly for political reasons, and people are wondering which way to go. But countries like Albania are developing at a tremendous pace. The same goes for Serbia. The Balkans, historically often a source of tension, are now a generator of both growth and ideas.

**In December, Investbank turns 30. What are your most important projects in the run-up to the anniversary?**

In recent years, the main emphasis for us is to move towards more and more digital services and products. The idea is to make people's lives easier. The bank goes to the smartphone. Almost anything that a person has to do in this fast-paced world - be it banking, administration or anything else - he wants to do it instantly without having to go anywhere and talk to clerks. Not to mention that when communicating with people, the information you can get is not always correct - it happens that the person on the other side did not understand, or did not know something. With digital services, there is no such risk. We understand this trend, which is why we strive to replicate any service or product that we offer in our physical offices in our digital channels as well. And give the customers a choice. We are far from the thought that a certain model should be imposed: to be only digital, for example... For us, offices in locations are very important, as well as live contact with customers and businesses. You can't just be present digitally...

**That would be my next question: does the bank branch have a future in the coming decades?**

There is a future, because at the local level - where the local communities are - you have to see each other and be present. People need to know that there is somewhere to go and someone to talk to if they need it. The option of an office without employees seems startling to me.

#### **We are social animals after all...**

Exactly. And each of us at a certain stage needs to talk to a person, to feel a living presence, to be convinced that people work here, not robots. So the 30th anniversary of Investbank will be a series of events at the local level, meetings with local businesses with the participation of the Board of Directors so that we can be close to the people and see what is happening in the regions. At the headquarters level, we continue with several digital projects - optimisation and robotisation, so that we can be as efficient as possible and process even faster the business that the branches give us.

#### **The digitalisation of the banking sector has advanced a lot in the last few years. Last year we witnessed how in the US deposits worth tens of billions could be withdrawn in hours. What other fundamental changes are looming?**

After all, we are talking about other models here. The regulations in the US are quite different. Whereas in Europe, even when we change the channel through which we offer certain services, they remain under the control of the same regulation as before. Digitalisation is a technological convenience for people but it does not create any additional risks in terms of circumvention of regulations. In fact, the control is becoming more and more strict, since, in addition to digitalisation, you must also ensure an optimal level of security for all these services. They must be as reliable as possible because otherwise, people would not trust them.

#### **For years we have been talking about the cyber risks that the digitalisation of the financial sector brings with it, but for all this time there has not been a single significant case of similar problems with banking services in Bulgaria. While there were such problems with key government offices such as the revenue agency...**

Yes. But the truth is there will always be isolated incidents, we should not be fooled. There are enough bad people with good technical skills who will always find a way to do some mischief. The battle is continuous. But we are by no means talking about any systemic risks that would put the industry under threat. On the contrary, we are talking about individual incidents that we deal with on a daily basis. And we are having success because the resources

"There are enough bad people with good technical skills who will always find a way to do some mischief. The battle is continuous. But we are by no means talking about any systemic risks that would put the industry under threat. On the contrary, these are individual incidents that we deal with on a daily basis. And we are having success because the resources we devote to this battle are far greater than the resources thrown at us"

we devote to this battle are far greater than the resources thrown at us. That's logical.

#### **At the Banking Today conference last year, you said something very interesting: that the way information is distributed in the modern world makes financial systems much more vulnerable. Once upon a time, there was such a joke: to kill a fly and a bank, you need a newspaper. How much worse is social media in this regard?**

We, as users, know that freedom reigns in social media. To some extent, everyone can give vent there to aspirations that are otherwise repressed. But we are well aware of this and comply with it. Social networks are both a threat - because of the ease with which false information can be spread, and an opportunity - because you reach many users almost instantly.

#### **Until a few years ago, there was a lot of talk about fintech companies and startups as the main threat to traditional banks. Are there still such attitudes?**

There is no way fintech companies will destroy the banking business. Banks existed centuries ago, and always will. Payment services, which

are at the heart of fintech companies, are only part of our business. In addition to them, we also deal with lending - and that means trust, which is not easily or quickly earned. Fintech companies play a very positive role as carriers of new, fresh ideas. We in banks sometimes have a habit of taking problems for granted. They need someone who is constantly thinking about how to find a technological solution to these problems. Thus, banks and the fintech sector reach a stage of natural synergy. There are even cases where banks directly acquire fintech companies.

#### **The real estate market in Bulgaria shows more and more signs of a bubble: with prices drastically exceeding incomes, and with a huge gap between these prices and rents. Does this pose risks to the banking system?**

No. I am firmly of the opinion that there is no real estate bubble. The main transactions take place in the big cities, and especially Sofia. If we look at things more realistically, we have been part of a larger market for quite some time, albeit on the periphery. Many people are already out there making money, sending it back to family and friends. Separately, there is a lot of money here that is still in the grey sector. In other words, there are ample resources for home buying. You know that in Bulgaria the mentality has always been like this: when you have some cash set aside, your first job is to buy a house. This is repeated from parents to children, for generations. I remember how, when I first managed to save some money, my father told me: now before you go on a holiday trip, you must first buy a home.

Both in terms of property prices and terms of income, we are on a par with other European countries. There is no way we have been the country with the lowest incomes for so many years. Currently, the hunger for trained staff is so great that incomes are skyrocketing. People go to work in Europe, there remains a hunger for personnel. The only solution is for salaries to go up. Businesses can afford it, that's not a problem. So the income will go up from here on. And that's why I don't think there's a real estate bubble. Perhaps there is a slight overpricing in certain areas of Sofia. But overall things are under control. The market is absorbing even higher interest rates.

#### **What will be the most significant challenge in the coming years?**

The topics of sustainable development and environmental protection. This transition will have a huge impact on business in the coming decades. It brings with it problems, but also great opportunities. Organizations must adapt. We have interesting times ahead of us. But not in a bad way - on the contrary. ■

# ПЪТЯТ КЪМ УСПЕХА - ИНОВАЦИИ И ПЕРСОНАЛИЗИРАНИ ФИНАНСОВИ РЕШЕНИЯ



Интервю с Драгомир Великов, главен инвестиционен мениджър, „Компас Инвест“ АД

**“Най-добър гоставчик на услуги за управление на активи в България за 2023”. Какво означава това признание за вас?**

Това е признание за нашия постоянен ангажимент към високото качество на услугите, но и отражение на успешната реализация на стратегията ни за растеж и постигане на висока реантбилност на управляваните портфейли и фондове. Стремим се към иновации и персонализирани решения, които отговарят на индивидуалните нужди на клиентите, и сме горди, че този подход получи висока оценка от World Finance.

**Кои фактори изиграха роля за последователния Ви успех?**

Убедени сме, че устойчивите ни постижения се дължат на правилното адаптиране и оценка на икономическите показатели и промените на изменчивите финансови пазари. Новите инвестиционни продукти, които предложихме, добре проучените инвестиционни възможности, както и персонализираните стратегии допринесоха за удовлетворението и привличането на нови клиенти.

**Ако се сложите в обувките на клиент, кои биха били най-определящите критерии при избор на управляващо дружество?**

Бих казал степенята на персонализация на финансовите решения, директният контакт с главния инвестиционен мениджър, както и квалификацията и опитът на екипа. Инвестиционната философия, основана на дългосрочни отношения и растеж, също е ключова за нас.

**Кои са вашите любими сектори за инвестиции?**

Мисля, че в съвременния свят всичко е много динамично. Тази динамика не ни позволява да имаме задълго любими сектори. И все пак през последните години едни от най-добре представящите се сектори и в които дългосрочно инвестираме, са свързани с глобалните тенденции: демографски промени, глобализация и де-глобализация, технологии, устойчиво развитие, образо-

вание и наука. В момента актуалните AI решения са отгавна в портфейлите на нашите фондове и доверители. Инвестираме в компании от сферата на Киберсигурността, обработката на обемни и облачни данни, начин на живот и биотехнологии с които ще се подобри качеството на живот на хората.

**Какви тенденции предвиждате в управлението на активи през 2024 г.?**

През 2024 г., очакваме продължаване на нестабилната пазарна среда и в Компас инвест ще продължим да развиваме нови инвестиционни възможности и алтернативи за всеки „по мярка“. С

„Ще продължим да развиваме нови инвестиционни възможности и алтернативи за всеки „по мярка“.



Драгомир Великов главен инвестиционен мениджър, „Компас Инвест“ АД

растежа на основните лихвени проценти от страна на водещите централни банки, предвиждаме увеличаване на атрактивността на облигации в евро и долари. Този инвестиционен прозорец точно през 2024 г, предоставя на инвеститорите уникална възможност за постигане на отлични доходности в сравнение с предходните десет години. Облигациите ще донесат не само стабилни лихвени приходи, но и имат потенциал за допълнителна капиталова печалба.

**Обемът на депозитите значително надвишава този при доверително управление. Това само балкански синдром ли е или може би се дължи на липса на традиции в използването на пълния набор от финансови услуги?**

И сега инвестиционната индустрия в България, водена от банките, управляващи дружества и посредници, има все още ниски проценти на проникване спрямо други страни в ЕС както по отношение на общия обем на на активите, така и като процент от БВП. Този феномен може да се обясни частично със слабата финансова грамотност в региона в сравнение с други части на ЕС, но през последните години все пак има доста сериозен напредък. Според нас една от основните причини за по-високия интерес към депозити и недвижима собственост е коснерватизмът на българина и неговата нагласа, водеща до предпочитания към традиционни, но не напълно ликвидни инвестиции. Този дисбаланс представлява възможност за растеж чрез образователни инициативи и обучения, които могат да разшират познанията на хората за алтернативите, представяни от капиталовите пазари. Това е нашата мисия – да обучаваме, убеждаваме и насочваме към по-широките инвестиционни алтернативи с продукти като взаимни фондове с различни профили и доверително управление на личен инвестиционен портфейл. Това са качествени инвестиции, които отгавна се използват от спестителите по света и в дългосрочен план те са доказали своята конкурентна възвращаемост.

# COMPASS

## INVEST

ДОВЕРИТЕЛНО УПРАВЛЕНИЕ



## Твоите инвестиции - по твоята мярка

### ЗАЩО ДА ИЗБЕРА ДОВЕРИТЕЛНО УПРАВЛЕНИЕ?

- Индивидуален инвестиционен портфейл от финансови инструменти
- Собствен риск мениджмънт, базиран на експертен опит и водещи световни практики
- Глобално покритие на финансовите пазари благодарение на дългогодишните ни взаимоотношения с водещи инвестиционни банки и брокери в света
- Подробни ежемесечни отчети , бърза и лесна комуникация
- Регулярен стратегически и тактически преглед на пазарната динамика и евентуалните ефекти върху Вашия портфейл

Свържете се с нас на: ☎ 02 4219517 ✉ [marketing@compass-invest.eu](mailto:marketing@compass-invest.eu) 📍 София 1000, ул. Алабин 36, етаж 4



Дисклеймър: Информацията за представянето на финансовите инструменти в миналото не е надежден показател за бъдещи резултати. Следва да имате предвид, че стойността на инвестициите и доходът от тях може да се понижат, не се гарантират печалби и съществува риск да не възстановите пълният размер на вложените средства. Не се гарантират печалби. Инвестициите не са гарантирани от гаранционен фонд, създаден от държава, или друга форма на гаранция. Този документ не следва да се разглежда като съвет и следователно не представлява препоръка за закупуване или продажба на финансови инструменти.

# БИЗНЕС СТАРТ





с Роселина Петкова и Христо Николов

Всеки  
делник

09:30

**Bloomberg**  
TV Bulgaria

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

# ОПЕРАЦИЯ

*история*

Всяка  
неделя

16:30

**ON  
AIR**  
БЪЛГАРИЯ



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



# КАК СЕ СТАВА САМОЛЕТЕН ПИЛОТ?

Една от най-привлекателните професии в света никога не е била толкова отворена за нови хора. Разговаряме с Дечо Щърбанов от "България Еър" за непознатата ѝ страна

Текст ЕМИЛ ИВАНОВ

**С**амолетен пилот: в детските мечти на повечето от нас това е била една от най-мечтаните професии, отстъпвайки само на космонавт. След което порастваме с убеждението, че тя е почти толкова недостъпна, колкото летенето в космоса. В действителност вратите към гражданската авиация никога не са били толкова широко отворени, както днес. Да стане човек пилот не е лесно, разбира се, но е напълно постижимо. Как се случва това и какви са нещата от живота на авиаторите, за които не знаем: загадохме няколко въпроса на Дечо Щърбанов, втори пилот в националния превозвач "България Еър".

## Коя е главната пречка?

Най-сериозният проблем за всеки кандидат-пилот е да намери как да покрие разходите за обучението. Не толкова за теоретичното, колкото за онези 200 летателни часа, които трябва да се направят с малки самолети, за да получите лиценз. Допреци пандемията цената на цялото обучение беше от

порядъка на 60,000 евро. Днес обаче тя е с поне 10-20 процента по-висока заради инфлацията, по-скъпите горива и други фактори. "Никога в България е имало държавна поръчка за пилоти, но за съжаление в момента никои не ти плаща за това", обяснява Дечо Щърбанов. След завършеното обучение трябва да се изкара и рейтинг за самолета, с който ще летиш - бил той Boeing, Airbus или друг. Там вече човек може или да си плати сам, или да бъде финансиран от някоя компания срещу ангажимента после за летиш за нея определен период (примерно 5 години).

## Какви са доходите на пилотите?

Възнаграждението на един пилот зависи от авиокомпанията, за която лети, от честотата на полетите, от опита му, дори от типа самолет. Но като цяло това е добре платена професия. Един току-що лицензиран млад пилот може да си възстанови разходите за обучението за година и половина - две, смята Дечо Щърбанов. Обикновено заплащането е на полет, на кацане или на час. При пилотите на широкофюзелажни са-

молети (за дълги полети) нерядко заплащането е по-високо, но това просто компенсира факта, че те летят по-рядко.

## Има ли възрастова граница?

"Не мисля, че възрастта е пречка", казва Щърбанов. "Има някои колеги, които са започнали обучение след 30-ата си година, и даже след 40-ата". Самото обучение продължава около две години. Теоретичната част изисква доста четене и внимание, за да се подготвиш за изпитите. Но най-сериозният времеви фактор са тези 200 летателни часа. "Малките самолети летят само във визуални условия, в хубава време. През зимата рядко се лети, въпреки че вече и зимите са по-меки".

## Какви са изискванията за пилот?

Незаобиколимото изискване е владеене на английски език, за което се полага изпит. Иначе кандидат-пилотите трябва да се научат да смятат бързо, но в никакъв случай не става дума за висша математика. Освен това трябва да са здрави - с добро зрение







(независимо дали с помощта на контактни лещи), добър слух, нормално кръвно налягане. Някои заболявания, като епилепсия или тежък диабет, не позволяват човек да бъде пилот в авиокомпания. Но като цяло всеки човек в нормално здравословно състояние е годен да лети.

#### Дефицитът на пилоти е рекорден

Бурният ръст на авиацията доведе до остър недостиг на пилоти още през миналото десетилетие. В годините на Covid-19 търсенето се стопи, но после се върна дори в по-голям мащаб отпреди. "По време на пандемията никои не се е обучавал - отчасти защото повечето школи не работеха, отчасти и защото нямаше търсене за пилоти. Много колеги останаха на земята и се преориентираха към други професии. Сега във всички сектори на авиацията има големи липси", обяснява Щърбанов. Най-голямо е търсенето за втори пилоти.

#### Колко работи един пилот?

Това зависи и от самия пилот. Правилни-

Допреди пандемията цената на цялото обучение беше от порядъка на 60,000 евро. Днес обаче тя е с поне 10-20 процента по-висока заради инфлацията, поскъпните горива и други фактори

ците изискват той да не лети повече от седем последователни дни, след което се полагат 48 часа задължителна почивка. Задължително е в месеца да има 8 свободни дни. Не може да се лети повече от 100 часа на всеки 28 календарни дни. Освен това има и лимит от 900 часа за календарна година. Пилотите, базирани в други държави, обикновено работят три седмици и се прибират у дома четвъртата. Щърбанов, който лети с най-новите самолети на "България Еър" Airbus A220, се прибира вкъщи след всеки полет - "това е най-големият бонус". Натова Варването на пилотите зависи и от сезона, разбира се - от три дни седмично в покойните периоди до 6 пъти седмично в пика през лятото. За да поддържа лиценза си, всеки пилот в гражданската авиация трябва да прави поне по 6 излитания и кацания на тримесечие.

#### Винаги ли пилотите излитат и кацат ръчно?

"Самолетите все още не излитат автономно - винаги го правят пилотите", обяснява ►►

# HOW TO BECOME AN AIRPLANE PILOT?

One of the most attractive professions in the world has never been so open to new people. We talk to Decho Shtarbanov from "Bulgaria Air" about its unknown sides

By EMIL IVANOV

**A**irplane pilot: in the childhood dreams of most of us, this was one of the most coveted professions, second only to astronaut. After which we grow up believing that it is almost as unattainable as flying into space. In reality, the doors to civil aviation have never been as wide open as they are today. Becoming an airline pilot is not easy, of course, but it is completely achievable. How does this happen and what are the things in the life of aviators that we don't know about: we asked a few questions to Decho Shtarbanov, first officer in the national carrier "Bulgaria Air".

## What is the main obstacle?

The most serious problem for any aspiring pilot is figuring out how to cover the cost of training. Not so much for the theoretical part, but

for those 200 flying hours that have to be done in small planes to get a license. Before the pandemic, the cost of the entire course was around €60,000. Today, however, it is at least 10-20 per cent higher due to inflation, more expensive fuels and other factors. "Once upon a time in Bulgaria there was a state order for pilots, but unfortunately at the moment no one pays you for it," explains Decho Shtarbanov. After completing the training, a rating must also be obtained for the aircraft you will fly - be it Boeing, Airbus or another. There, a person can either pay for himself or be financed by a company against the commitment, to fly for it for a certain period (for example, 5 years).

## How much do pilots earn?

A pilot's salary depends on the airline he flies for, the frequency of flights, his experience,

and even the type of aircraft. But in general, it is a well-paid profession. A newly licensed young pilot can recoup the costs of the training in a year and a half - two years, according to Decho Shtarbanov. Payment is usually per flight, per landing or per hour. Wide-body (long-haul) pilots are often paid more, but that just makes up for the fact that they fly less frequently.

## Is there an age limit?

"I don't think age is an obstacle," says Shtarbanov. "There are some colleagues who started training after their 30s, and even after their 40s." The training itself lasts about two years. The theoretical part requires a lot of reading and attention to prepare for the exams. But the most serious time factor is those 200 flying hours. "Small planes fly only in visual ▶



Дечо Щърбанов, втори пилот в "България Еър"  
Decho Shtarbanov, First Officer at Bulgaria Air

# JOIN BULGARIA AIR AS A PILOT


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

**Airbus A320** type rated  
captain and first officer



FLY  
GOOD

FEEL  
GOOD

Learn more at [www.air.bg](http://www.air.bg) 

► conditions, in good weather. In winter, it is rarely flown, although the winters are getting milder."

#### What are the requirements for a pilot?

The inevitable requirement is English language proficiency, for which an exam is taken. Otherwise, the candidates must learn to calculate quickly, but that does not require complicated maths. In addition, they must be healthy - with good vision (whether natural, or with the help of contact lenses), good hearing, and normal blood pressure. Certain illnesses, such as epilepsy or severe diabetes, prevent a person from being an airline pilot. But in general, any person in normal health is fit to fly.

#### The pilot shortage is at a record-high

The rapid growth of aviation last decade has led to an acute shortage of pilots. In the Covid-19 years, demand melted away, but then came back even on a larger scale than before. "During the pandemic, no one was trained - partly because most schools were closed, partly because there was no demand for pilots. Many colleagues stayed on the ground and reoriented themselves to other professions. Now there are big shortages in all sectors of aviation," Shtarbanov explains. The greatest demand is for co-pilots.

#### How much does a pilot work?

It also depends on the pilot himself. Regulations say he must not fly for more than seven consecutive days, after which 48 hours of mandatory rest is taken. It is mandatory to have 8 free days in the month. No more than 100 hours may be flown every 28 calendar days. In addition, there is also a limit of 900 hours per calendar year.

Pilots based in other countries usually work three weeks and go home on the fourth. Shtarbanov, who flies Bulgaria Air's latest Airbus A220 planes, goes home after every flight - "that's the biggest bonus". The workload of the pilots also depends on the season, of course - from three days a week in the quieter periods to 6 times a week during the summer peak. To maintain their license, every civil aviation pilot must make at least 6 take-offs and landings per quarter.

#### Do pilots always take off and land manually?

"Airplanes don't take off autonomously yet - the pilots always do it," Shtarbanov explains. "We also aim for almost every landing to be manual, automatic only being used in bad conditions or during training - because automatics also need training". By the way, the restrictions on pilots do not apply to their machines - a plane can fly practically non-stop, passing a mandatory technical inspection before each flight, of course.

#### Why do planes sometimes land harder?

"According to my practice, the airlines are to blame for the delays in less than 1% of the cases... The main problem is lack of ground personnel"

If you fly often, you've probably noticed that Bulgaria Air pilots tend to land softer than the industry average. The reasons for the hard landings are not so much in the skills of the pilots, as in the financial policy of some airlines, Shtarbanov explains. "Harder landing is about landing earlier, to save time. I recently read an article about why low-cost airline pilots land harder - because they land at the first possible point so they can get passengers off as quickly as possible, reload and take off again". However, landing gracefully is also a matter of skill. "In Bulgaria, the pilots are generally more experienced. The requirements for the types of aircraft include a stable number of training hours. The instructors and the training at Bulgaria Air are at a fairly high level," adds Decho Shtarbanov.

#### Why are flights delayed most often?

"According to my practice, the airlines are to blame for the delays in less than 1% of the cases," says Shtarbanov. Weather conditions are a factor here, of course. But the main problem is the lack of people for ground handling at the airports. At the very beginning of the pandemic, airports laid off a large part of their ground staff, presumably counting on the fact that after the end of the pandemic, these people would immediately return to work. But this did not happen, and recruiting new personnel requires a long training. "Aviation was not prepared that the previous load levels would be restored so quickly," says Shtarbanov. The vast majority of delays these days are the result of a shortage of ground staff and massive congestion at some airports. If you miss a takeoff slot, the next one may be quite a while away. "You know you have to take off in half an hour, but in half an hour the fuel, the loaders or the pushback that will push you to the runway may not have arrived yet. We always try to be prepared, but in such cases, nothing depends on us," emphasizes Decho Shtarbanov. ■

►► Щърбанов. "Стремим се също и почти всяко кацане да е ръчно, автоматично се използва само при лоши условия или при тренировки - защото и автоматиката се нуждае от обучение". Впрочем ограниченията за пилотите не важат за техните машини - един самолет може да лети на практика непрекъснато, преминавайки задължителна техническа инспекция преди всеки полет, разбира се.

#### Защо понякога самолетите кацат по-твърдо?

Ако летите често, вероятно ви е направило впечатление, че пилотите на "България Еър" обикновено кацат по-мекотично от обичайното за индустрията. Причините за твърдите кацания са не толкова в уменията на пилотите, колкото във финансовата политика на някои авиокомпании, обяснява Щърбанов. "По-твърдото кацане е свързано с кацане по-рано, за пестене на време. Наскоро четох една статия защо пилотите на нискотарифните компании кацат по-твърдо - защото те кацат в първата възможна точка, за да могат максимално бързо да свляят пътниците, да натоварят и отново да излетят". Все пак елегантното приземяване е въпрос и на умения. "В България пилотите като цяло са по-опитни. Изискванията за типовете самолети включват стабилен брой тренировъчни часове. Инструкторите и обучението в "България Еър" са на госта високо ниво", добавя Дечо Щърбанов.

#### Защо най-често закъсняват полетите?

"Според моята практика, авиокомпаниите са виновни за закъсненията в по-малко от 1% от случаите", твърди Щърбанов. Фактор тук са метеорологичните условия, разбира се. Но главният проблем е в недостига на хора за наземното обслужване по летищата. Още в началото на пандемията летищата масово съкратиха голяма част от наземния си персонал, разчитайки вероятно, че след края ѝ тези хора веднага ще се върнат на работа. Но това не се случи, а набирването на нови кадри изисква дълго обучение. "Авиацията не беше подготвена, че толкова бързо ще се възстановят предишните нива на натоварване", казва Щърбанов. Огромната част от закъсненията в наши дни са плод на недостигащия наземен персонал и на огромното претоварване на някои летища. Ако пропуснеш слота за излитане, следващият може да е след госта дълго време. "Ти си знаеш, че трябва да излетиш след половин час, но след половин час може още да не са дошли горивото, товарачите или пушбекът, който да те избута до пистата. Стараям се винаги да сме подготвени, но в такива случаи от нас нищо не зависи", подчертава Дечо Щърбанов. ■



Vaia - легло с красиви шевове, подчертаващи формата и стилните метални крачета. Излъчва мекота и елегантност, с хармонични пропорции и внимание към детайла.

Легло Vaia, нощни шкафчета Chiaro di Luna, фотьюйл Madame Butterfly.

[www.flou.it](http://www.flou.it)



**essenza** мебели  
осветление

Пловдив, ул. Авксентий Велешки 36

СЪВЪРШЕНИЯТ  
ИТАЛИАНСКИ  
ИНТЕРИОР

**V E R S U S**

София, бул. Симеоновско шосе 120



# ЗЛАТО НА КОЛЕЛА

Цяло десетилетие класическите коли бяха предпочитаното убежище за инвеститорите. Но сега фокусът на този пазар се променя

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография КОЛЕЛА

**А**ко малките обяви и автокъщите на открито в Дупница са единият полюс в покупката на употребявана кола, това тук е другият. Първият голям търг за класически автомобили на RM Sotheby's е в Париж, в Les Salles du Carrousel - част от сграда, която повечето от вас познават като Лувъра. Екип на Bulgaria ON AIR бе там, за да провери как се развива този пазар и какво бъдеще очаква класическите автомобили в епохата на електрификация и дигитализация.

**ГЛЕДКАТА МОЖЕ И ДА ВИ НАПОМНЯ** за автомобилен музей, но за много инвеститори тя е еквивалентът на трезор със злато. По данни на консултантската компания Knight Frank, класическите автомобили са поскъпнали със 185 процента за последното десетилетие - което обяснява и защо все повече хора се насочват към тях не като страст, а като инвестиция. "Когато този пазар започна да се развива в края на 80-те и началото на 90-те години, това бяха само истински ентузиасты, и разговорите се въртяха около гуми, настройки на окачването, какво масло да се използва", спомня си Маркус Гьориг, експерт в RM Sotheby's и бивш маркетинг шеф на Hugo Boss. "Днес нещата са се променили много. Към този пазар се насочват все повече инвеститори, които нямат никаква емоционална връзка с колите. Заради политиката на нулеви лихви, класическите автомобили наистина се превърнаха в алтернативен актив. А ако помислите за останалите такива - музикални инструменти, часовници, редки уискита... Аз винаги казвам така: затворете очи и си представете, че сте спечелили лотарията. Какво ще си купите първо? Бутилка уиски - или кола?".

**В ТРИТЕ ГОЛЕМИ ЗАЛИ СА СЪБРАНИ АВТОМОБИЛИ** за повече от 70 милиона евро - от електрическа детска количка BMW до най-ослепителното Bugatti Chiron La Mer Argentée, и от над стогодишни Rolls-Royce и Hispano-Suiza до изцяло карбоновия макет, използван от Ferrari във въздушния тунел при разработването на FXX. Впрочем никога няма да повярвате за колко се продаде този макет, който е дълъг два метра и няма нито врати, нито двигател, нито скоростна кутия. Нагдването започна под 100,000 евро и накрая достигна 550,000. Като се добавят данъците и таксите, сумата нараства до 660 хиляди

евро - колкото три истински и чисто нови Ferrari Roma.

Впрочем това не е класическият търг, познат ни е от филмите, а съвременна, "хибридна" формула - има нагдвачи по телефона, има и по интернет. Значи ли това, че дигитализацията е преобразила още един бизнес? Маркус Гьориг поклаща глава. "Дигиталните търгове бяха родени от нуждата да правим нещо по време на пандемията. Те все повече се възприемат от хората. Но ако се огледате около себе си тук, това не е само аукцион - това е събиране на автомобилни хора, на автомобилни ентузиасты. Социалният ефект от един търг на живо, а също и развлекателният му ефект не бива да се подценяват. Всеки е тук, всеки общува, обменя идеи. Така че дигиталните търгове са сериозна част от пазара, но не мисля, че те ще убият класическите аукциони".

**ОЧЕВИДНО ИНТЕРЕСЪТ КЪМ ПОДОБНИ ТЪРГОВЕ** не е намалял. Но фокусът му се променя, смята Гьориг. "В момента пазарът е доста разнороден. Преди пандемията той достигна пика си през 2015 и 2016, след това слезе малко надолу", обяснява ни Гьориг. "Сега сме в една хибридна, смесена фаза. По-старите коли, от 50-те и 60-те години, стават по-трудни за продаване. Докато по-новите, от 80-те нататък, са актуалната мода. Това важи особено много за наистина млади автомобили, от 2000 година насам, чиито цени започнаха да стават астрономически. Има някои икони - като голямата петорка от Ferrari, започвайки от F40 и свършвайки с LaFerrari - които в момента са изключително търсени".

В потвърждение на гумите на Гьориг, в деня за публика най-големите тълпи са около Ferrari LaFerrari, Koenigsegg Regera и

Lamborghini Centenario. Вероятно указание накъде ще се движи пазарът за класически коли в бъдеще. Впрочем някои наблюдатели изобщо се съмняват в това бъдеще: според тях младите поколения все по-малко се вълнуват от автомобилите и по-скоро ги смятат за бreme, отколкото за обекти на желанието. Според Гьориг това е преувеличено - интересът към колите се запазва, но вече с по-различен фокус.

"Имаме огромна група млади хора, които са фенове. Вчера наистина залите тук бяха пълни с тийнейджъри. Това е чудесно, това са бъдещите ни клиенти. Но ако попитате типичния съвременен 16-годишен младеж за кое мечтае: за кола или за новия iPhone, повечето ще посочат телефона", смята Маркус Гьориг. "Така че не съм сигурен как ще се развие пазарът за класически автомобили в бъдеще. Особено що се отнася до наистина старите коли. Интересът се насочва другде. Аз съм от Мюнхен, наскоро видях един Koenigsegg на Максимилианщрасе. Беше, сякаш "Ролинг Стоунс", "Бийтълс" и "Спайс Гърлс" са се събрали на едно място: хиляди младежи, буквално хиляди, бяха заобиколили колата. Но ако опиташ същото с Mercedes 300 SL Gullwing, не съм сигурен, че те биха дошли".

**НО ВСИЧКО ТОВА СЕ ОТНАСЯ ДО БЪДЕЩЕТО.** В настоящето нито една съвременна хиперкола все още не може да се мери по цена с класиките от 50-те и 60-те. На големия търг на RM Sotheby's има, както споменахме, Bugatti, Koenigsegg, Ferrari и Lamborghini, с по 1000 и повече конски сили мощност. Но най-скъпата кола тук е само с 275 коня, и с 4-степенни ръчни скорости. Това е Ferrari 250 GT SWB Berlinetta Competizione - едва от едва 45 такива коли, произведени в зората на 60-те години. Дебютът на този автомобил е с пето място в 12-те часа на Зебриня, после идват 14 класирания на подиума в други престижни състезания. В същото време това купе, изработено ръчно от легендарния Серджо Скалиети, си остава и една от най-красивите коли на своята епоха.

Само реставрацията, направена през 2014 година, е погълнала почти един милион долара, така че очакванията за продажната цена са сериозни. И се оказват оправдани. Накрая чукчето пада при 9.025 милиона долара - без данъците и таксите. Достатъчно доказателство, че пазарът за класически автомобили не е в никаква криза. ■

По-старите коли, от 50-те и 60-те, стават по-трудни за продаване. Докато по-новите, от 80-те нататък, са актуалната мода

# GOLD ON WHEELS

For a decade, classic cars were the preferred haven for investors. But now the focus of this market is changing

By KONSTANTIN TOMOV / Photography KOLELA

If classified ads and outdoor car dealerships in Dupnitsa are one pole in buying a used car, here is the other. RM Sotheby's first major classic car auction for 2024 is in Paris, at Les Salles du Carrousel - part of a building most of you know as the Louvre. A Bulgaria ON AIR team was there to check how this market is developing and what future awaits classic cars in the era of electrification and digitalization.

**THE VIEW MAY REMIND YOU OF A CAR MUSEUM**, but for many investors it is the equivalent of a vault of gold. According to the consultancy Knight Frank, classic cars have increased in value by 185 per cent in the last decade - which explains why more and more people are turning to them not as a passion, but as an investment.

"When this market started to develop in the late 1980s and early 1990s, it was just real enthusiasts, and the conversations revolved around tyres, suspension settings, what oil to use," recalls Markus Goerig, an expert at RM Sotheby's and former marketing chief of Hugo Boss. "Today, things have changed a lot. More and more investors who have no emotional connection to cars are moving into this market. Because of the zero-interest policy, classic cars have become an alternative asset. And if you think about the rest of those - musical instruments, watches, rare whiskeys... I always say this: close your eyes and imagine you've won the lottery. What would you buy first? A bottle of whiskey - or a car?". In the three large halls, cars for more than 70 million euros have been collected - from

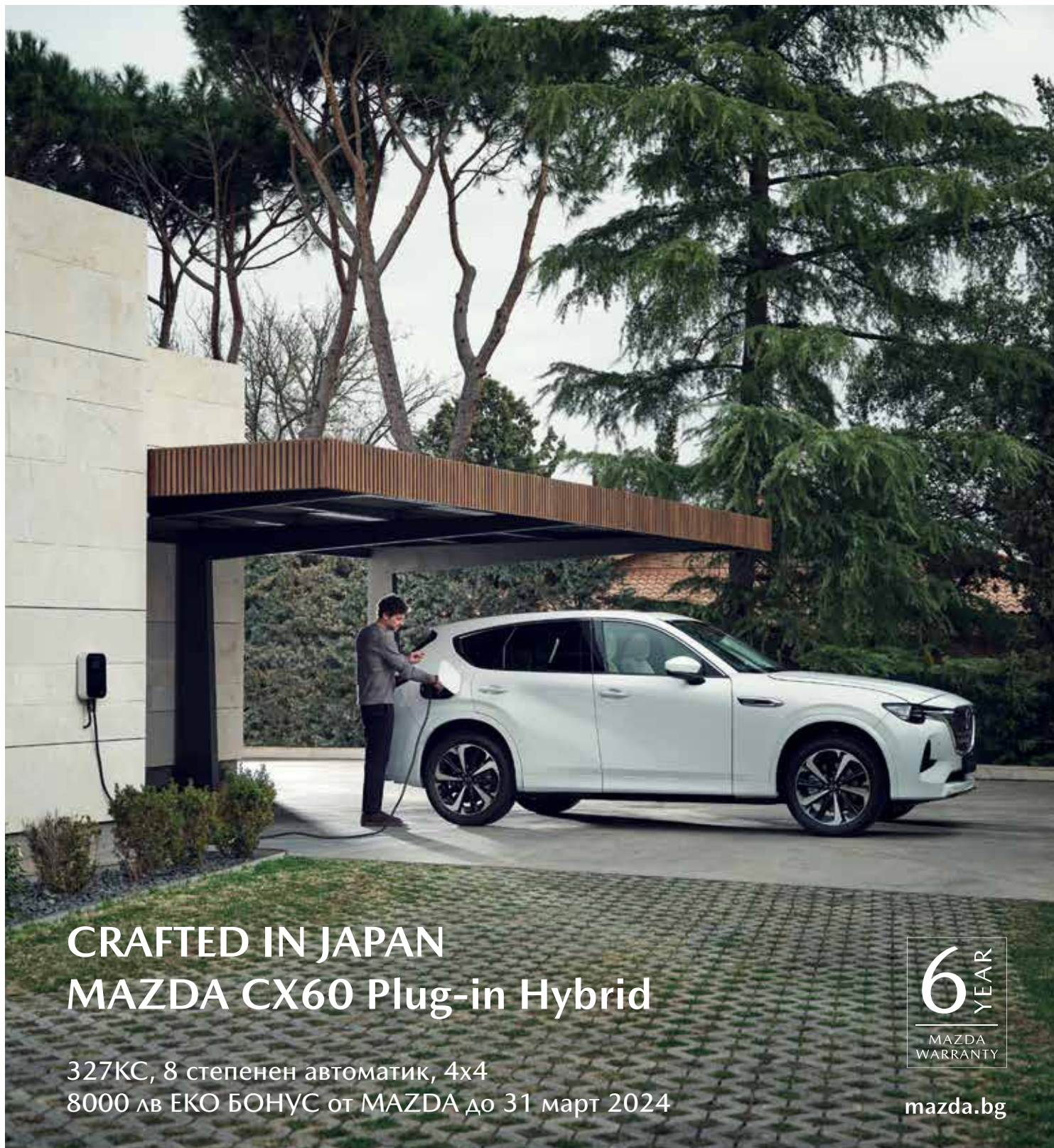
an electric BMW toy car to the most eye-disturbing Bugatti Chiron La Mer Argentee, and from over a century-old Rolls-Royces and Hispano-Suizas to the all-carbon model used by Ferrari in the air tunnel in the development of FXX-K. By the way, you will never believe the final price of this mock-up, which is two meters long and has no doors, no engine, and no gearbox. Bidding started below €100,000 and ultimately reached €550,000. Adding taxes and fees, the sum rises to 660,000 euros - the equivalent of three genuine and brand-new Ferrari Romas.

**BY THE WAY, THIS IS NOT THE CLASSIC AUCTION**, familiar to us from the movies, but a modern, "hybrid" formula - there are bidders by phone, there are also online ▶



Маркус Гьориг / Markus Goerig





# CRAFTED IN JAPAN MAZDA CX60 Plug-in Hybrid

327КC, 8 степенен автоматик, 4x4  
8000 лв ЕКО БОНУС от MAZDA до 31 март 2024



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

DRIVE TOGETHER





Кoenigsegg Regera от 2021 - един от звездуите в парижкия търс на RM Sotheby's  
 2021 Koenigsegg Regera - one of the highlights of RM Sotheby's Paris auction

► bidders. Does this mean that digitalisation has transformed yet another business? Markus Goerig shakes his head. "Digital auctions were born out of the need to do something during the pandemic. They are increasingly being embraced by people. But if you look around here, it's not just an auction - it's a gathering of car people, of car enthusiasts. The social effect of a live auction and also its entertainment effect should not be underestimated. Everyone is here, everyone is communicating, and exchanging ideas. So digital auctions are a serious part of the market, but I don't think they will kill classic auctions."

**IT IS QUITE OBVIOUS THAT THE INTEREST** in such auctions has not decreased. But the focus is changing, Goerig believes. "Right now, the market is quite diverse. Before the pandemic, it peaked in 2015 and 2016, then it went down a bit," Goerig explains to us. "We're now in a hybrid, mixed phase. The older cars, from the 50s and 60s, are becoming harder to sell. While the newer ones, from the 80s onwards, are all the rage. This is especially true for really young cars, since 2000, whose prices have started to skyrocket. There are some icons - like the big five from Ferrari, starting with the F40 and

ending with the LaFerrari - that are currently extremely sought after." In confirmation of Goerig's words, on public day the biggest crowds were around the Ferrari LaFerrari, Koenigsegg Regera and Lamborghini Centenario. A likely indication of where the classic car market is headed in the future. Some observers doubt this future at all: according to them, the younger generations are less and less excited about cars and rather consider them a burden than objects of desire. According to Goerig, this is exaggerated - interest in cars remains, but now with a different focus.

**"WE HAVE A HUGE GROUP** of young people who are fans. Yesterday the halls here were full of teenagers. That's great, these are our future customers. But if you ask the typical modern 16-year-old what he dreams of: a car or the new iPhone, most will point to the phone," says Markus Goerig. "So I'm not sure how the classic car market will develop in the future. Especially when it comes to really old cars. Interest is going elsewhere. I'm from Munich, I recently saw a Koenigsegg on Maximilianstrasse. It was like the Rolling Stones, The Beatles and the Spice Girls gathered in one place:

thousands of young people, literally thousands, surrounded the car. But if you tried the same with a Mercedes 300 SL Gullwing, I'm not sure they would come."

**HOWEVER, THIS IS ALL ABOUT THE FUTURE.** Currently, no modern hypercar can still match the price of the classics of the 50s and 60s. RM Sotheby's big auction has, as mentioned, Bugatti, Koenigsegg, Ferrari and Lamborghini, offering 1,000 horsepower or more. But the most expensive car here has only 275 horses, and a primitive 4-speed manual gearbox. It's the Ferrari 250 GT SWB Berlinetta Competizione - just one of only 45 such cars produced at the dawn of the 1960s. This car debuted with a fifth-place finish at the 12 Hours of Sebring, followed by 14 podium finishes in other prestigious races. At the same time, this coupe, handcrafted by the legendary Sergio Scaglietti, remains one of the most beautiful cars of its era. The restoration done in 2014 alone has absorbed almost a million dollars, so expectations for the sale price were high. And they were justified. In the end, the gavel came down at \$9.025 million -- before taxes and fees. Proof enough that the classic car market is in no crisis. ■

52 | **СЪЗДАНИЯ ОТ  
СВЕТЛИНА И МРАК**  
CREATURES OF LIGHT AND DARKNESS



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

44 | **БОМБА С 12 ДЕТОНАТОРА**  
A BOMB WITH 12 DETONATORS



48 | **С ПРАШКА СРЕЩУ ФЛОТИЛИИТЕ**  
WITH A SLINGSHOT AGAINST THE FLEETS



## ПАРИЖ ОБЯВИ ВОЙНА НА SUV МОДЕЛИТЕ

### PARIS DECLARES WAR ON SUV MODELS

ИЖителите на Париж гласуваха в подкрепа на референдума, който ще увеличи драстично цените за паркиране за SUV автомобили в града. Занапред собствениците на кросоувъри, които не са от столицата, ще плащат по 18 евро... на час. Референдумът бе проведен по предложение на кмета Ан Идалго, според която SUV автомобилите заемат твърде много място по тесните и претъпкани улици на Париж. Освен това големите кросоувъри отделят повече вредни мисии, "застрашават здравето и планетата ни", обяви Идалго.

Новата тарифа от 18 евро на час ще засяга всички автомобили с ДВГ или хибридно задвижване, които тежат над 1.6 тона. Също толкова ще плащат и собствениците на някои електромобили - онези с тегло над 2 тона. Това обхваща множество електрически модели, включително като Tesla Model Y Long Range AWD, BMW iX и Mercedes EQS. Всички останали автомобили с тегло под лимитите ще плащат по 6.50 евро на час.

Това не е всичко: новите по-високи такси се отнасят само за първите два часа. След това тарифите растат още повече. Така паркирането на голям SUV за половин ден в Париж ще струва на собственика 225 евро. Новите цени влизат в сила от 1 септември. Тарифите се отнасят за шофьори, които не са жители на Париж и искат да паркират в централните райони - от 1-и до 11-и. За останалите райони (от 12-и до 20-и) цената ще е 12 евро на час.

Paris residents have voted in favour of a referendum that would drastically increase parking prices for SUVs in the city. In the future, owners of crossovers who are not from the capital will pay 18 euros... per hour. The referendum was held on the proposal of the mayor Anne Hidalgo, according to whom SUVs take up too much space on the narrow and crowded streets of Paris. In addition, large crossovers emit more harmful gases, "endangering our health and our planet", announced Hidalgo.

The new rate of 18 euros per hour will affect all cars with an internal combustion engine or hybrid drive that weigh more than 1.6 tons. The same amount will be paid by the owners of electric cars weighing over 2 tons. This includes a number of electric models, including the likes of the Tesla Model Y Long Range AWD, the BMW iX and the Mercedes EQS. All other cars with a weight below the limits will pay 6.50 euros per hour.

That's not all: the new higher fees only apply to the first two hours. After that, the rates go up even more. Thus, parking a large SUV for half a day in Paris will cost the owner 225 euros. The new prices take effect from September 1.

The rates apply to drivers who are not residents of Paris and want to park in the central areas - from the 1st to the 11th arrondissements. For the remaining areas (from 12th to 20th) the price will be 12 euros per hour. ■

## НАЙ-ГОЛЕМИТЕ ИЗНОСИТЕЛИ НА... ФУТБОЛ

### THE BIGGEST EXPORTERS OF... FOOTBALL

Някога това бе просто игра и забавление. Но днес футболът е индустрия на стойност 3.3 милиарда щатски долара годишно, по данни на iMARC. Прогнозите сочат, че ще порасне до 4.6 милиарда долара към 2032 година. Най-големият износител на футболисти е Бразилия, с над 1200 играчи на елитно ниво, състезаващи се извън родината си. На второ място е Франция, с близо 1000 изнесени футболисти, а на трето - Аржентина, с малко над 800. В челната десетка попадат и две страни от Балканите - Хърватия и Сърбия, съответно осма и девета, изпреварвайки Нидерландия.

Once it was just a game and fun. But today, football is a \$3.3 billion-a-year industry, according to iMARC. It is projected to grow to \$4.6 billion by 2032. The biggest exporter of footballers is Brazil, with over 1,200 elite-level players competing outside their homeland. In second place is France, with nearly 1,000 foreign-based footballers, and in third place comes Argentina, with just over 800. The top ten also includes two countries from the Balkans - Croatia and Serbia, eighth and ninth, respectively, ahead of the Netherlands. ■





*The Kingdom where You belong!*



22 Izvora Str., Kazanlak Thermal Baths,  
Kazanlak, Bulgaria

Reservations:  
[reservations@kingsvalleyhotel.bg](mailto:reservations@kingsvalleyhotel.bg)  
+359 883 244 544



**KINGS VALLEY**  
MEDICAL & SPA HOTEL

# БОМБА С 12 ДЕТОНАТОРА



## Хаосът в Близкия изток никога не е изглеждал толкова взривоопасен. Може ли да стигне до пълномащабна война?

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография iSTOCK

**Т**ова е една от най-древните страни в света: някои от градовете ѝ са на по 7000 години. Срещата на могъщата ѝ владетелка с цар Соломон е детайло описана в Стария завет. Две хилядолетия на ключов кръстопът са създали културни и материални богатства, каквито рядко се срещат другде. И именно тукашните хора са ни дали неизкоренимия днес навик да пием кафе, създавайки напитката в съвременния ѝ вид някъде през XIII-XIV век. Но въпреки тези впечатляващи факти, повечето хора не знаеха нищо за Йемен до края на миналата година. Причината това да се промени са шепи бунтовници, които за кратко успяха да обърнат световните търговски маршрути с главата надолу, да предизвикват поскъпване на промишленото производство в Германия, недостиг на секс играчки в Нидерландия и трескаво презапасяване с чай на Острова. Големият въпрос е дали с това силите на хутите се изчерпват, или те са способни и на още нещо - например да разпалят пълноразмерна война в Близкия изток.

**ПОСЛЕДНОТО ИЗГЛЕЖДА МАЛКО ПРЕУВЕЛИЧЕНО:** може ли събитията във връщия котел на Близкия изток да се решават от една скромна сила от около 50 000 въоръжени мъже? Според класическите ни представи за геополитиката - не. Но сегашната ситуация в региона е такава, че едно неразчетено, непропорционално действие може да грасне клечката. От атаката на "Хамас" срещу Израел на 7 октомври, тактиката на повечето действащи играчи в Близкия изток може да се определи като "контролирана ескалация". Но това е рискован подход дори и когато са замесени само две страни. В сегашното положение страните са над една дузина - понякога със съвпадащи, понякога с противоречащи си интереси. "Това е напълно непрегсказуема игра... Всички тези отделни, сложни събития, които се случват едновременно, могат да доведат единствено до погрешни преценки. Никой не би могъл да жонглира с толкова топки наведнъж, без да ги изтърве накрая", коментира Рей Такей, старши изследовател в аме-

риканския Съвет за международни отношения, пред ВВС.

**ХУТИТЕ В СЕВЕРОЗАПАДЕН ЙЕМЕН СА ЕДИНИЯТ ПОЛЮС** на прословутата "ос на съпротивата" срещу Израел, която обхваща също "Хамас" и "Палестински джихад" в ивицата Газа, "Хизбула" в Ливан, режима на Башар Асад в Сирия и проиранските милиции в Ирак. Всички те са свързани и до някаква степен подкрепяни от Иран; но това далеч не значи, че всички те имат еднакви цели, нито пък, че Техеран има еднакво ниво на контрол върху тях.

Основната заслуга - или вина, в зависимост от гледната точка - за създаването на тази ос бе на Касем Сулеймани, страховития и харизматичен лидер на иранските бригади "Ал-Кудс". След убийството на Сулеймани преди четири години от американците надеждите бяха тези връзки да повехнат. Но ако се съди по днешното състояние на нещата, Исмаил Каани, наследникът на Сулеймани, е довършил работата. Връзките между Техеран и хути, палестинци, "Хизбула" и т. н. изглеждат по-близки отвсякога. Но все пак не чак толкова близки, че Иран да контролира ситуацията.

**ТЕХЕРАН В НИКАКЪВ СЛУЧАЙ НЯМА ИНТЕРЕС** от неуържима ескалация на конфликта до открита война. Стратегията

на иранците винаги е почивала на търпението и изчакването. Особено сега, когато на дневен ред е въпросът за наследника на остарелия аятолах Али Хаменеи

на иранците винаги е почивала на търпението и изчакването. Особено сега, когато на дневен ред е въпросът за наследника на престарелия аятолах Али Хаменеи, и когато Техеран е в незапомнено изгонната ситуация да лавира между Запада, Русия и Китай. Но дали разнородните съюзници по оста имат същото търпение? Израел наля допълнително масло в огъня с екзекуцията на Салех Ар-Арури, командира от "Хамас", отговарящ за връзките с "Хизбула" и Иран. Ал-Арури бе убит в един от щабове на "Хизбула" в Бейрут - с прецизна ракета, взривила единствено стаята, в която е бил палестинецът, без да засегне останалите в сградата. Това изглежда като достатъчно ясно предупреждение от МОСАД към "Хизбула". Групиранката има най-големите въоръжени сили в света, които не са правителствена армия - хиляди добре обучени бойци, и арсенал от 130,000 ракети. При това ракети, които технологично далеч превъзхождат онова, с което разполага "Хамас", и които са сериозна заплаха дори за израелската защитна система "Железен купол". "Хизбула" засега се въздържа да ги използва за непропорционални отговори. Но няма гаранция, че други ще се въздържат.

**ДЕН СЛЕД УБИЙСТВОТО НА АЛ-АРУРИ,** двама атентатори-самоубийци се взривиха в Керман, Иран, по време на поклонение за годишнината от смъртта на Касем Сулеймани. 84 души загинаха, близо 300 бяха ранени. Ислямският свят почти еднотушно обвини Израел, имаше настойчиви призови за отговор. Чак на другия ден отговорност за атентата пое "Ислямска държава", която гледа на шиитите в Иран като на вероотстъпници. Този ден закъснение нагнетено напрежението до максимум, но все пак не предизвика прибързани действия - засега.

Сунитите от "Ислямска държава" атакуват иранските шиити - но иранските шиити подкрепят палестинците, които също са сунити. Това е само един от десетките примери за необикновената двойственост на отношенията в този най-объркан регион на света, за който някога израелският премиер Ехуд Барак бе казал: "Близкия изток е мястото, където прогнозите отиват, за да умрат". ■

# A BOMB WITH 12 DETONATORS

The chaos in the Middle East has never looked so explosive. Could it escalate to full-scale war?

By KALIN NIKOLOV / Photography ISTOCK

It is one of the most ancient countries in the world: some of its cities are 7,000 years old. The meeting of its powerful ruler (the Queen of Sheba) with King Solomon is described in detail in the Old Testament. Two millennia at a key crossroads have produced cultural and material riches rarely seen elsewhere. And it was the local people who gave us the ineradicable habit of drinking coffee, creating the drink in its modern form somewhere in the 13th or 14th century. But despite these impressive facts, most people knew nothing about Yemen until late last year. The reason this changed was a handful of rebels who briefly managed to turn the world's trade routes upside down, causing industrial production costs to rise in Germany, a sex toy shortage in the Netherlands and a frantic restocking of tea in the United Kingdom. The big question is whether this is the limit of the Houthis' power, or whether they are capable of something else - for example, starting a full-scale war in the Middle East.

**THE LATTER SEEMS A BIT OF AN EXAGGERATION:** how could events in the seething cauldron of the Middle East be decided by a modest force of about 50,000 armed men? According to our classical ideas about geopolitics, they couldn't. But the current situation in the region is such that an ill-considered, disproportionate action can scratch the stick. Since Hamas' attack on Israel on October 7, the tactics of most of the players in the Middle East can be described as "controlled escalation". But this is a risky approach even when only two parties are involved. Currently, there are more than a dozen sides in this conflict - sometimes with matching, sometimes with conflicting interests. "It's a completely unpredictable game... All these separate, complex events happening at the same time can only lead to misjudgments. No one could juggle so many balls at once without dropping them in the end," Ray Takeih, senior fellow at the US Council on Foreign Relations, told the BBC.

**THE HOUTHIS IN NORTHWESTERN YEMEN** are at one end of the notorious "axis of resistance" against Israel, which also includes Hamas and Palestinian Jihad in the Gaza Strip, Hezbollah in Lebanon, the Bashar al-Assad regime in Syria and pro-Iranian militias in Iraq. All of them are linked to and to some extent supported by Iran; but that does not mean that they all have the same goals, nor that Tehran has the same level of control over them.

The main credit - or blame, depending on the point of view - for creating this axis went to Qassem Soleimani, the fearsome and charismatic leader of Iran's Al-Quds Bri-

But despite all these impressive facts, most people knew nothing about Yemen until late last year. The reason this changed was a handful of rebels who briefly managed to turn the world's trade routes upside down, causing industrial production costs to rise in Germany, a sex toy shortage in the Netherlands and a frantic restocking of tea in the United Kingdom

gades. After the assassination of Soleimani four years ago by the Americans, hopes were that these ties would fade. But judging by the state of affairs today, Esmail Qaani, Soleimani's successor, has finished the job. The ties between Tehran and the Houthis, Palestinians, Hezbollah, etc. seem closer than ever. But still not close enough for Iran to control the situation.

**TEHRAN HAS ABSOLUTELY NO INTEREST** in an unstoppable escalation of the conflict into open war. The strategy of the Iranians has always rested on patience and waiting. Especially now, when the issue of the successor of the ageing Ayatollah Ali Khamenei is on the agenda, and when Tehran is in the unprecedentedly advantageous situation of manoeuvring between the West, Russia and China. But do disparate Axis allies have the same patience? Israel added fuel to the fire with the execution of Saleh Ar-Arouri, the Hamas commander in charge of relations with Hezbollah and Iran. Al-Arouri was killed in one of Hezbollah's headquarters in Beirut - with a precision rocket that blew up only the room the Palestinian was in, without affecting the others in the building. This seems like a clear enough warning from Mossad to Hezbollah. The group has the world's largest non-governmental armed forces - thousands of well-trained fighters - and an arsenal of 130,000 missiles. And these missiles are technologically far superior to what Hamas has, and pose a serious threat even to Israel's Iron Dome defence system. Hezbollah has so far refrained from using them for disproportionate responses. But there is no guarantee that others will refrain.

**A DAY AFTER AL-AROURI'S MURDER,** two suicide bombers blew themselves up in Kerman, Iran, during an event to mark the anniversary of Qassem Soleimani's death. 84 people died, nearly 300 were injured. The Islamic world almost unanimously blamed Israel, there were urgent calls for a response. It wasn't until the next day that Islamic State, which views Shiites in Iran as apostates, claimed responsibility for the attack. That day's delay pushed the tension to the max but still didn't prompt any hasty action—for now.

The Sunnis of the Islamic State are attacking Iranian Shiites - but the Iranian Shiites support the Palestinians, who are also Sunni. This is just one of dozens of examples of the extraordinary duplicity of relations in this most confused region of the world, of which Israeli Prime Minister Ehud Barak once said: "The Middle East is where predictions go to die." ■



# ТВОЯТ ВИРТУАЛЕН АСИСТЕНТ

НА ЛИНИЯ **24/7**

Открий **Беа** във **Viber** и лесно получи информация относно услугите и продуктите на **ЦКБ**.



Централна  
Кооперативна  
Банка  
Важният си ти.



Беа отговаря на въпросите ти през **Viber**,  
**CCB Mobile** и **www.ccbank.bg**

# С ПРАШКА СРЕЩУ ФЛОТИЛИИТЕ

В съвременния свят малкото често се оказва по-труден противник от голямото



Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотография iSTOCK

**М**алкото може да победи голямото – с хитрост, технологии, вяра и малко математика.

**МАЛКЪЛМ ГЛАДУЕЛ ИЗПОЛЗВА НЕОЧАКВАНИ АРГУМЕНТИ** да ни обясни как библейският герой Давид победил гиганта Голиат с прашката си. Преди битката всички подценявали младия еврейски боец: та Голиат бил бойната слава на филистимците. Само че бъдещият цар на Юдея използвал своята пъргавина срещу дефектното зрение на великана (хитрост). Давидовата прашка всъщност била страшно оръжие, равностойно на пушката (технология). Накрая, настоява Старият завет, самочувствието надделяло (вяра) – и Давид отрязал пробитата от камъка глава на Голиат. А сега – малко математика. В едно стихотворение Ръдиард Киплинг разказва за смъртта на бляскав британски офицер в Афганистан в края на XIX век. Ездачът препуска в мрачното дефиле; изстрел - и край. Куршумът е изстрелян от допотопно ши-

шане за 10 рупии (около три паунда) – и навива 3000 паунда, вложени в образованието на офицера. Каква полза, че е чел класиците? Че владее сложни глаголни времена и познава Евклид? Че е гордостта на ескадрона? З срещу 3000: уравнението не излиза. Скритият в засада афганистански боец убива, без да харчи много.

**ЕКСПЕРТИТЕ НАРИЧАТ ТОВА “АСИМЕТРИЧНА ВОЙНА”:** Инвестираш много, но врагът те поражавя с далеч по-малко. Твоята загуба е по-болезнена от неговата. Стихотворението се казва “Аритметика на границата”. Очевидно, математиката не помага само на силния, многобройния, богатия.

Малкият камък обръща колата. Вероятно на това разчитат иеменските хути, които атакуват кораби в Червено море. Вярно, Иран ги е снабдил с дронове и ракети, но техният ресурс е толкова малък, че не струва и косъм от брадата на най-мощните сили на Запада, които им обявиха война.

Изстрелват хутите камъка от прашката – и “Тесла” и “Волво” спират доставките за Европа, а световната търговия се забавя с десетина дни и оскъпява с милиони долари. После? Ами иди ги гони в планинските им убежища. Все едно се борих с афганистанския муджахидин на Киплинг. Да, той няма да победи, но няма и да те остави да победиш.

**ХИТРОСТТА Е ОРЪЖИЕТО НА МАЛКИЯ.** Познаваш ли терена, знаеш къде е “тясното му гърло”: само при прохода Термопили триста спартанци могат да спрат “сганта на Ксеркса”, както я нарича Вазов; само в Червено море може да успее тактиката на хутите - то е толкова малко, че Бог с лекота го разделил по молба на Мойсей, за да мине пеша избраният народ. Вярата е бойното предимство на фанатика: той не се бои да умре, а ти? Ти, галеникът на постмодерността, можеш ли да изпратиш на война сина си? Имаш ли втори, трети, да жертваш и тях? А какво ще кажеш за



теб самия? Ще вземеш ли автомата? Защото афганистанският и йеменският фанатик нямат проблем. В рая ги чакат 72 девизи. Да прибавим и технологиите към уравнението. В днешната война малкото може да надвие голямото. Бойният грон е галеч поевтин от изстребителя – но и той може да убива, както показаха турските “Баурактари” в азербайджанския разгром над Армения. Електрониката за заглушаване е още поевтина – но тя сваля стотици гронове на земята.

**ОГРОМНИТЕ АРМИИ СА ТРОМАВИ.** Малцина могат да унищожат мнозина; загубата дълго ще боли. Мощните флотилии са проблем: защото лесно можеш да ги загубиш. Вижте Украйна. Страна, която практически няма военни кораби, успя да унищожи една пета от руския Черноморски флот, включително флагмана “Москва”. Това не е случайно. От казашките времена, през Първата световна и Гражданската война, до днес украинците са прочути ино-

ватори в изкуството на боя. В началото на XX век батюшка Махно измисли тачанката. Слагаш картечница върху конски впряг – и ето ти оръжие, което може да повали цял ескадрон. Спомнете ли си огромната руска танкова колона близо до Киев през 2022? Удряш ариегарда и авангарда, блокираш движението и готово. Оттук нататък огромната маса работи сама срещу себе си.

**ТАКА СТАВА ЧЕСТО:** мощта е своят собствен най-голям враг. Тежките и многобройни френски рицари се сбутват в калта при Азенкур (1415) с новите си, здрави брони и стават лесна плячка за шепата английски стрелци. В началото на XX век Британската империя владее света, но не може да спечели три войни в Афганистан. САЩ са единствената суперсила, но през 1993 са унижени от сомалийските бойци, които влачат трупове на рейнджъри по улиците на Могадишу. Спомнете си “Блек Хоук” на Ридли Скот. В постмодерния свят това стана правило, откакто 11 септември 2001 показа злове-

щата ефективност на тероризма. Замислете се: на негова страна е хитростта, “аритметиката на границата” и особено вярата. Дори технологиите помагат на фанатика разрушител: правилото е, че умението да провалиш винаги ще изпреварва умението да опазиш.

**ВСИЧКО ТОВА ПРАВИ ЖИВОТА НА ВОЕННИТЕ,** контраразузнавачите и отговорните политици доста по-нервен. Къде е спасението? Само не питайте мен. Аз съм само един скромен читател. Знам, че Давид Вярвал – в себе си, в народа си, в своя Бог. В същото вярвал и Хенри V, победителят при Азенкур в деня на Св. Криспин. Сигурно това е имал предвид и Сун Дзъ с безсмъртната си мисъл, че войните се печелят, още преди да са започнали. Ако успееш, то значи си спечелил хитростта, вярата, математиката и технологията, а с тях истинската сила и слава. Дай Боже, те да са наоколо, когато се смрачи, и филистимските колони вдигнат прах на хоризонта. ■

# WITH A SLINGSHOT AGAINST THE FLEETS

In the modern world, the small often turns out to be a tougher opponent than the big

By BOYKO VASILEV / Photography iSTOCK

**T**he small can beat the big – with cunning, technology, faith and a little math.

**MALCOLM GLADWELL USES UNEXPECTED ARGUMENTS** to explain to us how the biblical character David defeated the giant Goliath with his slingshot. Before the battle everybody underestimated the young Jewish fighter: It was Goliath that was the fighting glory of the Philistines. However, the future king of Judea used his agility against the giant's impaired vision (cunning). David's slingshot was actually a formidable weapon, equal to the rifle (technology). In the end, according to the Old Testament, self-confidence prevailed (faith) – and David cut off Goliath's stone-pierced head.

And now – a little maths. In a poem, Rudyard Kipling tells about the death of a glamorous British officer in Afghanistan at the end of the XIX century. The rider gallops through the dark gorge; a shot – and end.

The bullet was fired by an antediluvian flintlock rifle costing 10 rupees (around three pounds) and topped the 3,000 pounds, invested in the officer's education. What use is it that he had read the classics? That he knows

complex verb tenses and Euclid? That he is the pride of the squadron? 3 against 3000: the equation does not work. The hidden-in-ambush Afghan fighter kills without spending much.

**EXPERTS CALL THIS "ASYMMETRICAL WARFARE":** You invest much, but the enemy hits you with far less. Your loss is more painful than his. The poem is called "Arithmetic on the Frontier". Maths does not only help the strong, the numerous, the rich.

The small stone flips the car over. This is probably what the Yemeni Houthis, who attack ships in the Red Sea, rely on. Iran has indeed supplied them with drones and missiles, but their resource is so small that it is not worth a hair from the beard of the most powerful forces of the West which declared war on them. The Houthis shoot the stone from the slingshot – and both Tesla and Volvo stop deliveries to Europe, and the world trade is delayed by ten days and becomes more expensive by millions of dollars. And then? Go chase them in their mountain hideouts. It's like fighting Kipling's Afghan. Yes, he won't win, but he won't let you win either.

**CUNNING IS THE WEAPON OF THE SMALL.** If you know the terrain, then you know where its "narrow throat" is: only at the Thermopylae pass, three hundred Spartans could stop the "Mob of Xerxes", as Vazov calls it; only in the Red Sea can the tactics of the Houthis succeed – it is so small that God easily parted it at the request of Moses so that the chosen people could pass on foot.

Faith is the martial advantage of the fanatic: he is not afraid to die, and you? You, the pamperer of postmodernity, can you send your son to war? Do you have a second, a third, to sacrifice them too? And what about yourself? Will you take the gun? Because the Afghan and Yemeni fanatics have no problem. 72 virgins are waiting for them in Heaven. Let's add technology to the equation as well. In today's war, the small can overcome the big. The combat drone is far cheaper than the fighter plane – but it can kill as effectively, as the Turkish "Bayraktars" showed in the Azerbaijani rout over Armenia. Jamming electronics are even cheaper – but they bring hundreds of drones to the ground.

**MASSIVE ARMIES ARE CUMBERSOME.** Few can destroy many; the loss will hurt for a long





time. Powerful fleets are a problem: because you can easily lose them. See Ukraine. A country with virtually no warships managed to destroy a fifth of the Russian Black Sea fleet, including the flagship Moscow.

This is not accidental. From Cossack times, through World War I and the Civil War, to today, Ukrainians have been renowned innovators in the art of fighting. At the beginning of the Twentieth century, Makhno invented the tachanka. You put a machine gun on a horse-drawn carriage – and there you go, you have a weapon that can bring down a whole squadron. Do you remember the huge Russian tank column near Kyiv in 2022? You hit the rear guard and the vanguard, block the movement, and that's it. From there on, the huge mass works against itself.

**IT SO OFTEN HAPPENS:** power is its own worst enemy. Heavy and outnumbered French knights flounder in the mud at Agincourt (1415) in their new, sturdy armour and fall easy prey to a handful of English archers. At the beginning of the Twentieth century, the British Empire rules the world, but it could not win three wars in Afghanistan. In 1993, the US was the only superpower

left but it was humiliated by Somali fighters who dragged corpses of rangers down the streets of Mogadishu. Remember Ridley Scott's Black Hawk.

In the postmodern world, this has become the norm since September 11, 2001 demonstrated the eerie effectiveness of terrorism. Think about that: on its side is cunning, "arithmetic on the frontier" and especially faith. Even technology helps the fanatic: the rule is that the skill to destroy will always outstrip the skill to preserve.

**ALL THIS MAKES THE LIFE OF THE MILITARY,** counter-intelligence and responsible politicians rather more nervous. Where is the salvation? Don't ask me. I am just a humble reader. I know that David believed in himself, in his people, in his God. Henry V, the victor at Agincourt on the day of St. Crispin, believed in the same.

Perhaps this is what Sun Tzu meant with his immortal saying "Every battle is won before it's ever fought." If you succeed, then you have won the cunning, the faith, the mathematics and the technology, and with them, true power and glory. God grant they will be around when night falls and the Philistines' colonies raise dust on the horizon. ■



## 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.



# СЪЗДАНИЯ ОТ СВЕТЛИНА И МРАК

## CREATURES OF LIGHT AND SHADOW

Нали сте чували старото клише "Една снимка струва колкото хиляда думи"? То никога не е било толкова валидно, колкото през последните две години. Докато целият свят е разделен полярно по ключови теми като война, икономика и политика, снимките остават единственото средство, което достига по еднакъв начин до всички. Тук ви предлагаме някои от най-добрите фотографии на последната година от престижния конкурс The International Photography Awards.

Ежегодното състезание привлича професионалисти и любители от цял свят.

Haven't you heard the old cliché "A picture is worth a thousand words"? It has never been more valid than in the last two years. While the whole world is divided polarly on key topics such as war, economics and politics, photography remains the only tool that reaches everyone equally. Here we offer you some of the best photographs of the last year of the prestigious International Photography Awards competition.

The annual competition attracts professionals and amateurs from all over the world.

All images courtesy by IPA 2023



О, аг, мой рай, от Давид Одишо. Пожарникари се борят с огъня в Калифорния  
Oh Hell, My Paradise, by David Odisho. Firemen fighting wildfires in California



Земетресението в Турция, от  
Ариф Худаверди Яман  
Earthquake in Turkey, by Arif  
Hudaverdi Yaman



Украинският президент Зелински след реч пред конгреса на САЩ, от Марк Ейбрахам  
Ukraine President Zelinsky after address to U.S. Congress, by Mark Abraham



Метър и половина, от Лайра. Физическа дистанция по време на пандемията  
1.5 Metres, by Lyra. Physical distancing during the pandemic

Масова стрелба в начално училище в Увалде, Тексас. От Майкъл Сантяго  
Mass Shooting At Elementary School In Uvalde, Texas. By Michael M. Santiago



Добитъкът на кралете, от Каролина Войтасик. Дете  
извежда животните на паша в Южен Судан  
Cattle of Kings, by Karolina Wojtasik. A kid brings back the  
cattle in South Sudan



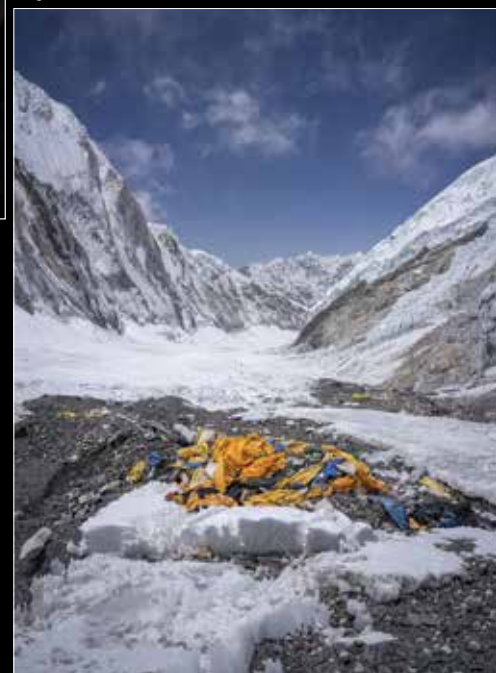
Последен завой, от Андрю  
Лиъч. Състезание по езда в  
Австралия  
Last turn in the barrel race, by  
Andrew Leach. Horse racing in  
Australia





Концерт на Swedish House Mafia, от Мортен Ругард  
Swedish House Mafia live in Royal Arena, by Morten Rygaard

Убиваме, което обичаме, от Стив Брайт. Боклук по пътя към Еверест  
We Kill The Things We Love, by Steve Bright. Litter on the track to Everest



Танцьори с коприна в Езерната област, Англия, от Том Макналли  
Silk Dancers, Honister. By Tom McNally

Портрет на Алекс и Зоу, от Емили Фишър  
Alex and Zoe: a portrait, by Emily Fisher



Дъжд от цветя на сватба в Индия, от Шивали Чопра  
Flower Shower, by Shivali Chopra. An Indian wedding



Конфронтация, от Дейвид Моринг  
Confrontation, by David Morring



През годините, от Ясмин Руп. Балерина с  
всички пантофки, които е износила  
Over The Years, by Jasmin Rupp. A ballet dancer  
with every pair of pointe shoes she ever wore



Небесно спокойствие, от Ейдън Уилямс. Вържеизграч в  
Тасмания, Австралия  
Skyward Serenity, by Aidan Williams. Carmen Ator conquers  
Tasmania's breathtaking highline

ГОЛЯМ понеделник, от То Мане. Сърфистът Гарет  
Макнамара върху 30-метрова вълна в Назаре,  
Португалия

BIG Monday, by T Man . Surfer Garrett McNamara riding  
a 30-meter wave in Nazare, Portugal



Художествената гимнастичка Сузана  
Шахбазян, от Андри Чуа

Rhythmic gymnast Suzanna Shahbazian -  
Commonwealth Games, by Andy Chua



Офроуг рали в Мароко, от Оливие Милон  
Rally off road Mhamid Express Morocco, by Olivier Milon

# ЗАСТРАХОВАЙТЕ СВОЯ ДОМ НА ПРОМОЦИОНАЛНА ПРОЛЕТНА ЦЕНА!

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



Винаги с Вас!

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

Какви са предимствата, предлагани от ЗАД „АРМЕЕЦ“:

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

Къде можете да сключите застраховка „ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ“?

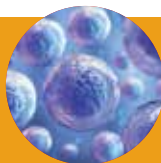
- В офисите на ЗАД „Армеец“;
- При застрахователните брокери и агенти, които са партньори на компанията.

**ПРОМОЦИЯТА Е ВАЛИДНА ОТ 01.03 ДО 31.05.2024г.**

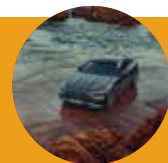
62 | **ТРУДНО Е ДА БЪДЕШ БОГ**  
HARD TO BE A GOD

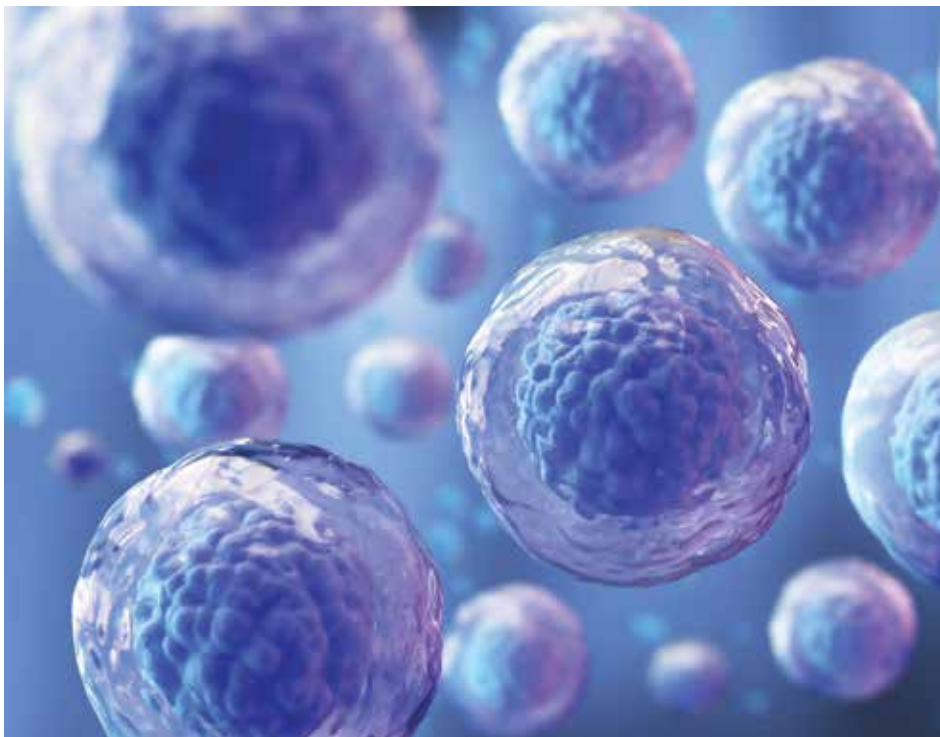


60 | **ОРЪЖИЕ СРЕЩУ СТАРОСТТА**  
A WEAPON AGAINST OLD AGE



74 | **СЕРИЕН УБИЕЦ**  
SERIAL KILLER





## ОРЪЖИЕ СРЕЩУ БОЛЕСТИТЕ НА СТАРОСТТА

### A WEAPON AGAINST THE DISEASES OF OLD AGE

Японски учени успяха да открият протеин, който възпира образуването на така наречените "зомби" клетки в тялото, и по този начин забавя процеса на стареене и настъпването на свързани с болестта заболявания като Синдрома на Алцхаймер.

С остаряването някои клетки в тялото, вместо да умрат и да бъдат заменени, продължават живота си по-дълго и повишават риска от ракови заболявания и старческа деменция. Учените от университета на Осака обаче са изолирани протеин, наречен HKDC1, който разчиства органелите на клетките и повредените митохондрии, които им осигуряват енергия. По този начин тялото се отървава от ненужните "зомби" клетки. Японските специалисти вярват, че откритието им може сравнително лесно да се превърне в терапевтичен метод срещу някои заболявания, свързани със старостта. Това включва рака на белите дробове и на черния дроб.

До момента механизмът, по който клетките се пречистват, не бе познат. Учените от Осака са установили, че протеинът TFEB активира ген, който на свой ред произвежда "почистващия" протеин HKDC1. Когато HKDC1 недостига, клетките престават да функционират нормално и стават податливи за множество заболявания. Съответно задачата е да се открият начини да се повишава при нужда равнището на HKDC1.

Japanese scientists have succeeded in isolating a protein that inhibits the formation of so-called "zombie" cells in the body, thereby slowing down the ageing process and the onset of age-related diseases such as Alzheimer's Syndrome.

As we age, some cells in the body, instead of dying and being replaced, live longer and increase the risk of cancer and dementia. However, Osaka University scientists have isolated a protein called HKDC1 that cleans up cell organelles and damaged mitochondria that provide them with energy. In this way, the body gets rid of unnecessary "zombie" cells. Japanese specialists believe that their discovery can relatively easily become a therapeutic method against some diseases associated with old age. This includes lung and liver cancer.

Until now, the mechanism by which the cells are purified was not known. The Osaka scientists found that the TFEB protein activates a gene that in turn produces the "cleaning" protein HKDC1.

When HKDC1 is deficient, cells stop functioning normally and become susceptible to numerous diseases. Accordingly, the task is to find ways to increase the level of HKDC1 when needed. ■

## TESLA КУПИ БЪЛГАРСКИ КАМИОНЧЕТА

### TESLA BOUGHT BULGARIAN TRUCKS

До това лято в Пловдив ще работи завод за електрически автомобили с капацитет 10,000 бройки годишно, обяви Красимир Петков, главен изпълнителен директор на Milara International, прег Bloomberg TV Bulgaria. Компанията вече произвежда малки електрически камиончета в Пловдив, но сега инвестира 22 млн. долара в строителството на изцяло нов завод за тях. Milara International е дъщерно дружество на Milara Inc - компания, създадена от Петков в Бостън в началото на века и специализирана първоначално в областта на роботиката и полупроводниците. Milara придоби и дял в германския дистрибутор на електрически товарни автомобили Sevic, с когото съвместно произвежда в Пловдив моделите 500V-е и 500V. Автомобилите вече имат дистрибуторски мрежи и реализирани продажби в Германия, Франция, Италия, Израел и други страни. Сред клиентите ѝ са дори Tesla, закупила около 30 автомобила за заводите си, и училищните власти на щата Калифорния.

By this summer, a factory for electric cars with a capacity of 10,000 units per year will be operating in Plovdiv, announced Krasimir Petkov, CEO of Milara International, to Bloomberg TV Bulgaria. The company already produces small electric trucks in Plovdiv, but now it is investing 22 million dollars in the construction of an entirely new facility for them. Milara International is a subsidiary of Milara Inc - a company founded by Petkov in Boston at the turn of the century and specializing initially in the field of robotics and semiconductors. Milara also acquired a stake in the German distributor of electric trucks Sevic, with whom it jointly produces the 500V-e and 500V models in Plovdiv. The cars already have distribution networks and realized sales in Germany, France, Italy, Israel and other countries. Among its customers is even Tesla, which bought about 30 cars for its factories, and the school authorities of the state of California. ■





**ЦКБ Сила**  
пенсионноосигурително  
акционерно дружество

***С грижа за Вас!***

**ИЗБЕРИ ПОАД „ЦКБ-СИЛА“:  
ПЪРВОТО РЕГИСТРИРАНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ  
ФЕВРУАРИ 1994 Г.  
КЪМ 31.12.2023 Г. – С НАД 403 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И НАД 2 МИЛИАРДА ЛВ. УПРАВЛЯВАНИ  
НЕТНИ АКТИВИ В ПЕНСИОННИТЕ ФОНДОВЕ (ДАННИ НА КФН: [WWW.FSC.BG](http://WWW.FSC.BG)).  
ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ДОБРОВОЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД ОТ МАРТ 1996 Г.,  
ОТ 2019 Г. ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ПРОФЕСИОНАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД,  
ОТ ОКТОМВРИ 2021 Г. ИЗПЛАЩА ПОЖИЗНЕНИ ПЕНСИИ И РАЗСРОЧЕНИ ПЛАЩАНИЯ  
НА ОСИГУРЕНИ ЛИЦА В УНИВЕРСАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД.**

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



# ТРУДНО Е ДА БЪДЕШ БОГ

Опитите ни да контролираме климата еволюираха от  
комичното до открито опасно



Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография ISTOCK

Местните власти в големите градове обичат да се правят на изненадани от факта, че през зимата може да завали сняг. Но през ноември 2009 година управата на китайската столица Пекин бе напълно подготвена за разразилата се снежна буря - поради простия факт, че сама я бе предизвикала.

**ПЕКИН, РАЗПОЛОЖЕН В ПЕРИФЕРИЯТА** на голям полупустинен район, често страда от суша. Затова, когато отчетоха благоприятни условия през ноември, учените изстреляха 313 ракети със сребърен йодид в атмосферата - и по този начин принудиха облаците да изсипят товара си над столицата, вместо да го отнесат далеч на юг. Няколко седмици по-късно упражнението бе повторено. "Предизвестеният" сняг все пак затрудни местните власти и пак се стигна до затворени принудително пътища и транспортен хаос. Но ак първата предизвикана от човека снежна буря бе

факт. Големият въпрос в наши дни е дали можем да увеличим уменията си да контролираме климата до революционно по-големи мащаби - и също какви опасности биха произлезли от това, ако отговорът се окаже утвърдителен.

**В ТОВА, КОЕТО НАПРАВИХА КИТАЙЦИТЕ** през 2009, новост е само мащабът. Иначе технологията на обстрелване на облаците със сребърен йодид е позната от 40-те години. Базираната в Долни Дъбник агенция за борба с градушките я използва от няколко десетилетия, за да претогвратява тежки поражения по реколтата. Принципът не е кой знае колко сложен: ракетите разпръсват в облака милиони кристалчета сребърен йодид. Те действат по същия начин като образуващите се по естествен път ледени кристали - около тях се кондензира и замръзва влагата в облака. Разликата е, че след ракетния обстрел тези "зародиши" стават ►

► несравнимо повече, влагата се разпределя между тях и не се стига до образуване на едри бучки лед. Технологията е измислена през 40-те в лабораториите на General Electric под ръководството на Нобеловия лауреат Ървинг Ленгмюър, и е усъвършенствана от Бърнард Вонегът - брата на прочутия писател Кърт Вонегът (неслучайно "сухият лед" е в центъра на шеговѳра му "Котешка лѳлка").

#### АМБИЦИИТЕ НА ЧОВЕКА ДА КОНТРОЛИРА

климата датират отпреди столетия. Леонардо се е заигравал за кратко с подобни идеи, както и Ломоносов. През 30-те години на XIX век американският метеоролог Джеймс Еспи заключил, че конвекцията - издигането нагоре на топлия въздух - е причината за образуването на облаци и за валежите. След което предложил ежеседмичното наклаждане на огромни огньове по протежението на Апалачите, така че горещината и частиците сажди от тях да осигурят редовни превалявания над Съединените щати. Това щяло не само да сложи край на сушиите и непоносимите летни жеги, но и да похрани реките и да пречисти (!) въздуха от вредните водни пари. Половин век по-късно с идеите на Еспи се захванал Робърт Дайрънфорт, адвокат по патентно право, който настоявал, че контрол над валежите може да се постигне, като се обстрелват небесата с артилерийски снаряди, димни бомби и дори фойерверки. Нещо повече - Дайрънфорт убедил в достойнствата на идеята си както Департамента по земеделие, който я финансирал, така и армията, която осигурила оръдията. В края на лятото на 1891 Дайрънфорт обявил война на небето в Тексас и го подложил на унищожителна канонада. Случайно или не, експериментът бил проведен в самото навечерие на гъждовния сезон - което не попречило на адвоката да си присвои заслугата за всяка капка гъжд, паднала в Тексас.

По-късно подобни експерименти били правени с наелектризиран пясък, с разтвор на калциев хлорид и с какво ли не още. През Втората световна война британските военновъздушни сили се върнали към плана на Еспи - тяхната програма FIDO е именно наклаждане на огромни огньове от петрол край летищата, за да се разсеят мъглиците и да могат самолетите да кацат.

Опитите за контрол над климата стават малко по-научни след 1946, когато Ленгмюър и колегите му откриват ефектите от сухия лед и сребърния йодид. Тогава вече сериозно се налага и идеята, че въздействието върху климата може да се използва като оръжие. В Съединените щати през 1953 е сформирани Консултати-



вен комитет към президента за контрол над времето. Предлагат се най-различни прийоми: оцветяване на полярните ледени шапки в черно, за да се разтопят и да предизвикат унищожителни наводнения; изстрелване на големи количества прахови частици в атмосферата за предизвикването на порошни гъждове - или напротив, за предизвикване на опустошителна суша в Съветския съюз. Най-хубавото е, казва един президентски съветник, че Съветският съюз не може да отвърне, защото по правило облациите и въздушните маси се движат от Запад на Изток.

#### ВПРОЧЕМ СЪВЕТСКИЯТ СЪЮЗ СЪЩО НЕ

ДРЕМЕ - и там се разработват всякакви идеи за "климатична" война. Включително нашумелият план на Аркадий Маркин за изграждане на язовирна стена през Беринговия проток, която да промени посоката на тихоокеанските течения, да предизвика наводнения в градове като Ню Йорк и Лондон, и да доведе до значителното затопляне на Сибир. "Контролът над гъжда и над времето е също толкова мощно оръжие като атомната бомба", казва Ървинг Ленгмюър през 1950. "Като количе-

ство освободена енергия, ефектът от 30 милиграма сребърен йодид при оптимални условия е равен на този на една атомна бомба".

Всяка от суперсилите се бои от онава, което би могла да направи другата с климата. В Съветския съюз се цитира статията на Джон фон Нойман, един от бащите на кибернетиката, предупреждаваща, че човечеството може да не надживее създадените от него технологии за контрол над времето. В Америка Хари Уекслър, шеф на изследователския отдел в US Weather Bureau, се тревожи, че враждебно настроена сила е в състояние чрез хлорни или бромови бомби да отвори огромна дупка в озоновия слой, и да изложи на унищожителна радиация населението под дупката. Впрочем, по малко иронично стечение на обстоятелствата, дупката в озоновия слой е отворена не от враждебна сила, а от изобретения от Томас Мидлжи нов хладилен агент - фреон. Още едно потвърждение колко малко разбираме тази безкрайно сложна система, наречена климат.

**В НАШИ ДНИ ВМЕШАТЕЛСТВОТО В КЛИМАТА** като оръжие не е на дневен ред



(поне гласно). Но пък се предлагат най-различни групи интервенции с цел противодействие на глобалното затопляне. Терминът вече е "геоинженерство", а мащабите надхвърлят всичко познато до момента. Някои идеи звучат плашещо - като изстрелването на серни частици в стратосферата, за да блокират слънчевото греене. Други са по-познати - масово залесяване, стимулиране на фитопланктона в океаните. Но всъщност страничните ефекти от тях са също толкова трудни за предвиждане - и могат да бъдат унищожителни. А в същото време не разполагаме с почти никаква регулация на планетарно ниво за опитите за геоинженерство. Някои проекти попадат в обхвата на съществуващи глобални договори като тези за моретата; повечето обаче се намират на девствена в юридическо отношение територия. "Геоинженерството е неизпробвано и опасно", писа в статия за института RAND Джеймс Флемингс, професор в Colby College. "Ние не го разбираме; не можем да го тестваме в мащаб, по-малък от планетарния; и нямаме нито политическия капитал, нито мъдростта или волята да го управляваме". ■

## 7 ГЕОИНЖЕНЕРНИ ИДЕИ

### СТРАТОСФЕРНО АЕРОЗОЛНО ИНЖЕКТИРАНЕ.

Идеята е в стратосферата да се изстрелват микрочастици - примерно серен диоксид - които да отразяват слънчевата светлина и по този начин да понижат температурите на Земята. Това изглежда постижимо при днешните нива на технологиите, и ще е относително евтино - милиарди долари, вместо трилионите, които биха стрували космическите огледала.

Странични ефекти: Може да има негативен ефект върху озоновия слой. Ще предизвика промени в дъждовете и теченията, може би и замърсяване на питейната вода и повишаване на киселинността на океаните. Субполярните области ще се затоплят, в Субсахарска Африка и Индия може да настъпят безпрецедентни суши, а в Северния Атлантик броят на ураганите ще се увеличи.

**"ИЗБЕЛВАНЕ" НА ОКЕАНСКИТЕ ОБЛАЦИ.** Тук се цели същият ефект, но като се "поръсят" дъждовете се над океаните облачни маси с микрочастици, които да повишат отражателната им способност, така че по-голяма част от слънчевата енергия да се отразява обратно. И тук цената е относително постижима.

Странични ефекти: Понижаване на глобалните температури и на валежите - с непредвидим ефект върху земеделските култури. Южна Америка ще стане по-топла и суха, в тропиците ще падат повече дъждове. Прилагането на този метод крие и голям риск, ако той внезапно бъде спрял - ефектът ще е като отварянето на добре раздрусана бутилка шампанско.

**КОСМИЧЕСКИ ОГЛЕДАЛА.** Тази идея предвижда - ни повече, ни по-малко - изграждането на гигантски огледала в орбита, в първата точка на Лагранж, които да блокират и отразяват слънчевите лъчи. Цената тук ще е грастично по-висока - трилиони долари.

Странични ефекти: Непредсказуеми промени във времето, намаляване на биологичното разнообразие. Със спадането на температурите вероятно ще се понижат валежите. Затъмняването от огледалата ще повлияе и на посевите.

**МАСОВО ЗАЛЕСЯВАНЕ.** Поддържането на горите и залесяването на нови площи с дървета може да понижи температурите и да намали въглеродния диоксид в атмосферата. Залесяването в достатъчен мащаб за постигане на тези цели би струвало към 100 милиарда долара.

Странични ефекти: Изтощаване на почвите и на запасите от сладка вода, промени в микроклимата, криза с храните заради отнетите земеделски земи.

**БИОЕНЕРГИЯ С УЛАВЯНЕ НА ВЪГЛЕРОДНИТЕ ЕМИСИИ.** При нея се произвежда електричество от биогорива или биомаса, като вредните емисии от изгарянето им се складира в подземни геологични формации. Цената е твърде висока - от порядъка на десетки трилиони.

Странични ефекти: Ще повиши търсенето на обработваеми земи и на торове, може да доведе до по-нататъшно унищожаване на горите. Депозирането на уловения въглерод крие и микро-сеизмични рискове.

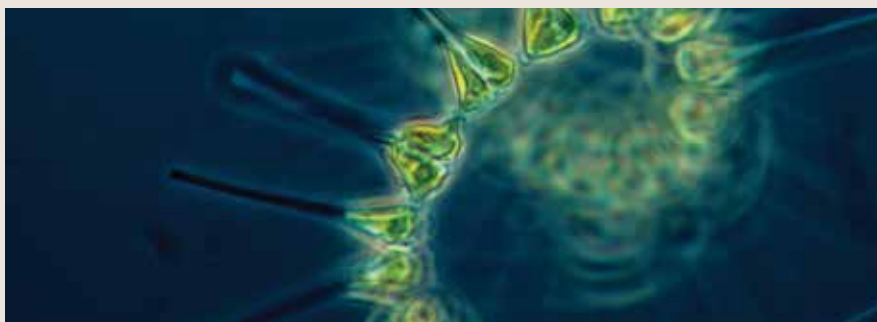
**ДИРЕКТНО УЛАВЯНЕ ОТ ВЪЗДУХА.** Тук идеята е въглеродът да се извлича от атмосферата чрез химични или електрохимични средства. Цената ще е десетки трилиони.

Странични ефекти: Ще са нужни огромни количества енергия и вода. Повишен риск от отравяне на околната среда. Складирането на извлечения въглерод все още е проблем.

**"НАТОРЯВАНЕ" НА ОКЕАНИТЕ.** Тази идея предвижда "наторяване" с желязо на океанските води, така че да се стимулира растежът на фитопланктона, който извлича въглероден диоксид от атмосферата. Това е най-евтиният от всички проекти - би струвал не повече от 10 милиарда долара.

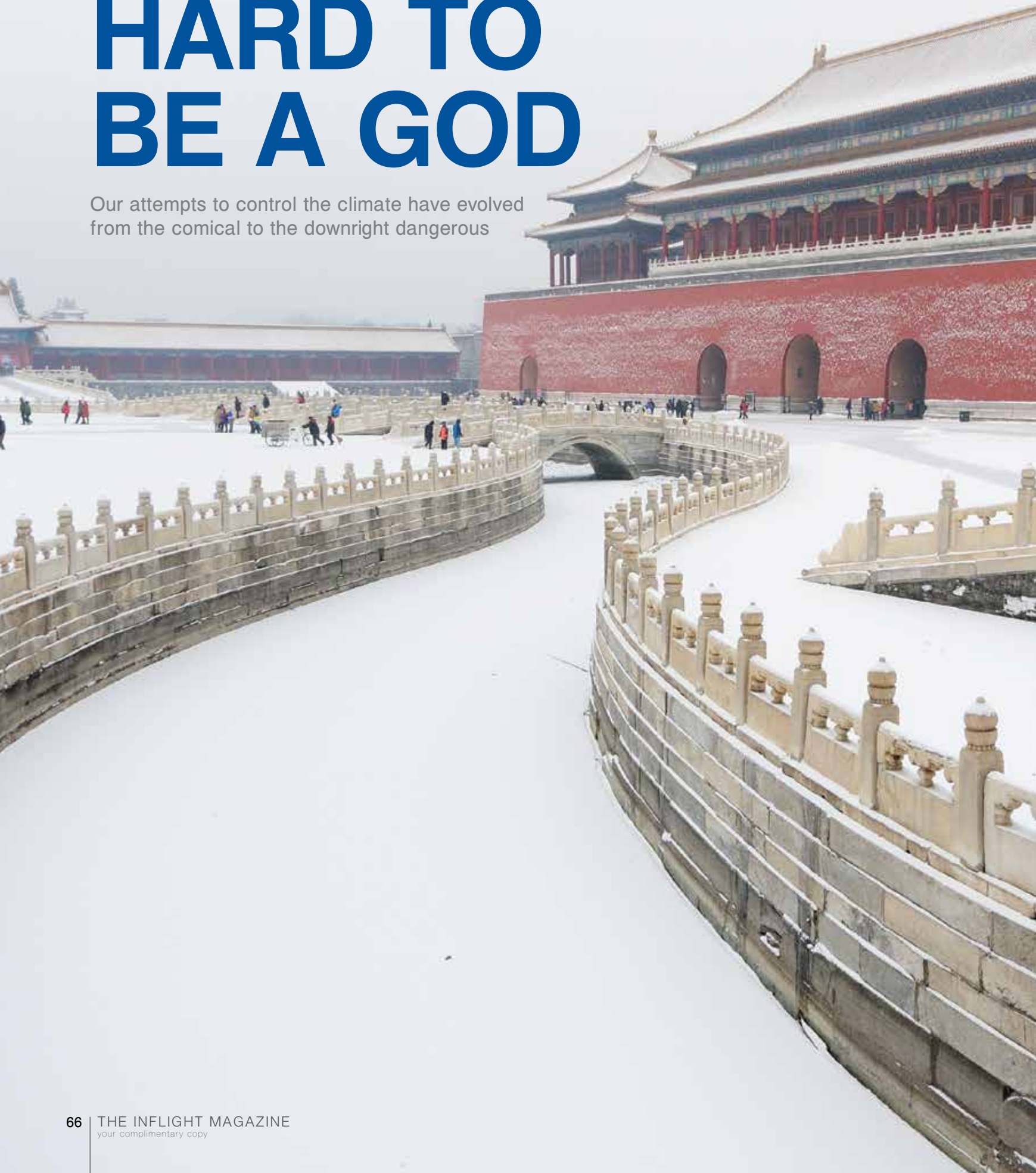
Странични ефекти: Температурите на океанската повърхност ще се повишат, а на

сушата ще спаднат. Стимулирането на фитопланктонов бум може да освободи други парникови агенти, като азотни оксиди. Океаните ще се окислят, ще се променят коренно много екосистеми. Възможен негативен ефект върху озоновия слой.



# HARD TO BE A GOD

Our attempts to control the climate have evolved from the comical to the downright dangerous



By KALIN ANGELOV / Photography iSTOCK

Local authorities in big cities like to pretend to be surprised that it can snow in winter. But in November 2009, the government of the Chinese capital, Beijing, was fully prepared for the blizzard that broke out - due to the simple fact that it had caused it.

**BEIJING, LOCATED ON THE PERIPHERY** of a large semi-desert region, often suffers from drought. That's why, when they saw favourable conditions in November, scientists fired 313 rockets of silver iodide into the atmosphere - and thus forced the clouds to dump their cargo over the capital, instead of taking it further south. A few weeks later the exercise was repeated. The "predicted" snow nevertheless made it difficult for the local authorities, and there were forced road closures and transport chaos. But the first man-made snowstorm was a fact. The big question these days is whether we can scale up our ability to control the climate to a revolutionary scale—and also what dangers would arise if the answer were yes.

**IN WHAT THE CHINESE DID IN 2009**, only the scale is new. Otherwise, the technology of shooting the clouds with silver iodide has been known since the 1940s. The Dolni Dabnik-based Bulgarian Hail Suppression Agency has been using it for several decades to prevent severe crop damage. The principle is not very complicated: the rockets scatter millions of silver iodide crystals in the cloud. They act in the same way as naturally occurring ice crystals - moisture in the cloud condenses and freezes around them. The difference is that after the missile attack, these "seeds" become incomparably more, the moisture is distributed between them and it does not lead to the formation of large lumps of ice. The technology was invented in the 1940s in the laboratories of General Electric under the leadership of Nobel laureate Irving Langmuir and was perfected by Bernard Vonnegut - the brother of the famous writer Kurt Vonnegut (it is no coincidence that "dry ice" is at the centre of his masterpiece "Cat's

Cradle").

**MAN'S AMBITIONS TO CONTROL THE CLIMATE DATE BACK** centuries. Leonardo briefly toyed with similar ideas, as did Lomonosov. In the 1830s, the American meteorologist James Espy concluded that convection - the upward movement of warm air - was the cause of cloud formation and precipitation. He then proposed the weekly setting of huge fires along the Appalachians so that the heat and soot particles from them would ensure regular rainfall over the United States. This would not only put an end to droughts and unbearable summer heat but also feed the rivers and purify (!) the air from harmful water vapour.

Half a century later, Espy's ideas were taken up by Robert Dyrenforth, a patent attorney who argued that precipitation control could be achieved by pelting the skies with artillery shells, smoke bombs, and even fireworks. Moreover, Dyrenforth convinced the merits of his idea both to the Department of Agriculture, which financed it, and to the army, which provided the cannons. In the late summer of 1891, Dyrenforth declared war on the skies of Texas and subjected it to a devastating bombardment. Coincidentally or not, the experiment was conducted on the very eve of the rainy season - which did not prevent the lawyer from taking credit for every drop of rain that fell in Texas afterwards.

Later, similar experiments were done with electrified sand, with a solution of calcium chloride and with whatnot. During World War II, the British Air Force reverted to Espy's plan - their FIDO program was to set huge oil fires near airfields to clear the fog and allow planes to land.

**ATTEMPTS AT CLIMATE CONTROL BECAME** somewhat more scientific after 1946 when Langmuir and his colleagues discovered the effects of dry ice and silver iodide. Then the idea that the impact on the climate can be used as a weapon emerged. In the United States, a Presidential Advisory Committee on ▶

► Weather Control was formed in 1953. A variety of techniques have been suggested: painting the polar ice caps black so that they melt and cause floods; releasing large amounts of dust particles into the atmosphere to cause torrential rains - or conversely, causing a devastating drought in the Soviet Union. The best part, one presidential adviser said, is that the Soviet Union cannot retaliate because clouds and air masses generally move from west to east. By the way, the Soviet Union was not sleeping either. All kinds of ideas for "climate" warfare were being developed there, including Arkady Markin's high-profile plan to build a dam across the Bering Strait that would divert Pacific currents, cause flooding in cities like New York and London, and lead to significant warming of Siberia. "The control of rain and weather is as powerful a weapon as the atomic bomb," said Irving Langmuir in 1950. "In terms of energy released, the effect of 30 milligrams of silver iodide under optimal conditions is equal to that of an atomic bomb."



Ървинг Ленгмуър, Бърнард Вонегът и Винсънт Шефер  
Irving Langmuir, Bernard Vonnegut and Vincent Schaefer

**EACH OF THE SUPERPOWERS FEARED** what the other might do to the climate. In the Soviet Union, an article by John von Neumann, one of the fathers of cybernetics, was widely cited as warning that humanity may not outlive its weather-controlling technologies. In America, Harry Wexler, head of research at the US Weather Bureau, worried that a hostile force could use chlorine or bromine bombs to open a huge hole in the ozone layer and expose the population below to devastating radiation. By an ironic coincidence, the hole in the ozone layer was opened not by a hostile force, but by Thomas Midgeley's invention of a new refrigerant - freon. Yet another confirmation of how little we understand this infinitely complex system called climate.

These days, climate intervention as a weapon is not on the agenda (at least vocally). However, a variety of other interventions are proposed to counteract global warming. The term now is "geoengineering", and the scale exceeds anything known to date. Some ideas sound scary - like shooting sulfur particles into the stratosphere to block sunlight. Others are more familiar - mass afforestation, stimulation of phytoplankton in the oceans. But in fact, their side effects are just as hard to predict—and can be devastating. At the same time, we have almost no regulation at the planetary level for geoengineering attempts. Some projects are covered by existing global treaties such as the one on the seas; however, most are in legally virgin territory. "Geoengineering is untested and dangerous," James Flemings, a professor at Colby College, wrote in an article for the RAND Institute. "We don't understand it; we can't test it on a scale smaller than planetary; and we don't have the political capital or the wisdom or the will to manage it." ■

## 7 GEOENGINEERING IDEAS

**STRATOSPHERIC AEROSOL INJECTION.** The idea is to launch microparticles - for example, sulfur dioxide - into the stratosphere, which will reflect sunlight and thus lower the Earth's temperatures. This seems achievable with today's levels of technology, and it would be relatively cheap - billions of dollars instead of the trillions that space mirrors would cost. Side effects: May hurt the ozone layer. It will cause changes in rainfall and currents, possibly contaminating drinking water and increasing the acidity of the oceans. Subpolar regions will warm, sub-Saharan Africa and India may experience unprecedented droughts, and the number of hurricanes will increase in the North Atlantic.

**"BLEACHING" OCEAN CLOUDS.** The aim here is the same effect but achieved by "sprinkling" the cloud masses moving over the oceans with microparticles to increase their reflectivity so that more of the solar energy is reflected. The price seems relatively affordable.

Side effects: Lowering global temperatures and precipitation - with unpredictable effects on crops. South America will become warmer and drier, more rain will fall in the tropics. Applying this method also carries a great risk if it is suddenly stopped - the effect will be like opening a well-shaken bottle of champagne.

**SPACE MIRRORS.** This idea involves - nothing more, nothing less - the construction of giant mirrors in orbit, at the first Lagrange point, to block and reflect the sun's rays. The price here will be drastically higher - trillions of dollars.

Side effects: Unpredictable weather changes, and reduction of biological diversity. As temperatures drop, rainfall is likely to decrease. The obscuration from the mirrors will also affect the crops.

**MASS AFFORESTATION.** Maintaining forests and afforesting new areas with trees can lower temperatures and reduce carbon dioxide in the atmosphere. Afforestation on a sufficient scale to meet these goals would cost close to \$100 billion.

Side effects: Depletion of soils and freshwater supplies, changes in microclimate, and food crisis due to agricultural lands being confiscated.

**BIOENERGY WITH CAPTURE OF CARBON EMISSIONS.** It produces electricity from biofuels or biomass, and the harmful emissions from burning them are stored in underground geological formations. The price is high - on the order of tens of trillions.

Side effects: Will increase demand for arable land and fertilizers, may lead to further deforestation. Deposition of the captured carbon also poses microseismic risks.

**DIRECT AIR CAPTURE.** Here, the idea is to extract carbon from the atmosphere by chemical or electrochemical means. The price will be tens of trillions. Side effects: Huge amounts of energy and water will be needed. Increased risk of environmental poisoning. Storage of extracted carbon is still a problem.

**"FERTILIZATION" OF THE OCEANS.** This idea envisages "fertilizing" ocean waters with iron to stimulate the growth of phytoplankton, which extracts carbon dioxide from the atmosphere. This is the cheapest of all the projects - it would cost no more than 10 billion dollars.

Side Effects: Ocean surface temperatures will rise and land temperatures will fall. Stimulating a phytoplankton boom can release other greenhouse agents, such as nitrogen oxides. Oceans will oxidize, and many ecosystems will change radically. Possible negative effect on the ozone layer.

# EO Dent

DENTAL CLINIC



7 ГЕОИНЖЕНЕРНИ ИДЕИ



ДЕНТАЛНА ЕСТЕТИКА

DENTAL ESTHETICS

ИМПЛАНТОЛОГИЯ

IMPLANTOLOGY

ОРАЛНА ХИРУРГИЯ

ORAL SURGERY

ПАРОДОНТОЛОГИЯ

PERIODONTOLOGY

ДЕТСКА ДЕНТАЛНА

CHILDRENS

МЕДИЦИНА

DENTISTRY

ЛЕЧЕНИЕ С ЛАЗЕР

LASER TREATMENT

ОРТОДОНТИЯ

ORTHODONTICS

ОРТОПЕДИЯ

ORTHOPEDY

ЗД ДИАГНОСТИКА

3D DIAGNOSTICS

ФИЗИОТЕРАПИЯ

PHYSIOTHERAPY

АЛЕРГОЛОГИЯ

ALLERGOLOGY



*Създаваме усмивки с любов!*

*We create smiles with love!*

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

Много години опит, доверие и сигурност!

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

Many years of experience, trust and security!

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

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

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





# ВЪЗДУХ ПОД НАЛЯГАНЕ

През 2007 индийската Tata и бивш инженер от Formula 1 бяха готови да предложат автомобил, който се задвижва от въздух и харчи 1.50 долара на 100 км. Какво ги спря?

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография MDI, ТАТА, АРХИВ

**П**рез 2007 изглеждаше, че най-големият пробив в областта на автомобилите е въпрос само на няколко месеца. В годината, в която Стив Джобс представи първия iPhone и тласна света към една от най-големите му технологични трансформации,

една европейска и една индийска компания се бяха съюзили, за да направят същото и с превозните средства. През февруари 2007 Tata Motors обяви официално, че започва партньорство с базираната в Люксембург MDI Group, за да предложи Tata Nano, бъдещия най-евтин автомобил в

света, не само с бензинов мотор, но и с революционен нов двигател, работещ... с въздух. По-късно през същата година създателят на MDI Ги Негре увери The New York Times, че всичко е готово и още от 2008 неговите двигатели ще се монтират серийно в Nano.



### САМАТА ТАТА NANO БЕ ДОСТАТЪЧНО ГРЪМКО ОБЕЩАНИЕ,

за да завладее страниците и на западните медии. Компанията, която днес притежава Jaguar и Land Rover, бе да предложи автомобил, който да е по-евтин от повечето мотоциклети. Шефът на групата Ратан Тата бе фиксира цената на 100,000 индийски рупии - около 2500 долара по обменния курс от 2007. Официалното представяне на модела, на няколко пъти отлагано, най-после се състоя на автосалона в Делхи през 2008 - и го ден-дневен си остава предизвикателството най-истеричен интерес автомобилно събитие в Индия.

Що се отнася до потенциалните клиенти извън Индия обаче, Nano имаше проблем. Използваният в микроавтомобила бензинов двигател бе далеч под новите прагове за екологичност и в Европа, и в Америка. Затова и съобщението, че евтината малка кола ще се предлага и с въздушен двигател, предизвика такова любопитство. Тази въздушна версия щеше да има нулеви вредни емисии, да изминава до 200 км с едно зареждане, а горивото ѝ да е съвсем обикновен - и достъпен навсякъде - атмосферен въздух. Цената на съгъстяването му според Негре би била около 3 долара на зареждане - което прави разход от около долар и половина за 100 километра пробег.

### САМИЯТ НЕГРЕ БЕ ДОСТАТЪЧНО УВАЖАВАНО ИМЕ:

популярен инженер, в миналото създавал двигатели за Formula 1 и за Лео Ман. През 2007 неговата компания вече имаше разработени прототипи не само на миниавтомобил с въздушен двигател (наречен MiniCAT), но и на малко камионче, миниван и такси. "Абсурдно е да създаваме "екологични" коли, които не са икономични", настояваше Негре в едно интервю за CNN.

В самата концепция за двигател на съгъстен въздух нямаше нищо кой знае колко сложно. Съгъстеният въздух се освобождава от резервоара, разширява се, задвижвайки бутало, чрез него - колян вал, и накрая - колелата. Няма горене, няма вредни емисии, а "горивото" е достъпно навсякъде около нас. И, за разлика от електромобилите с батерии, няма никаква нужда от скъпи и тежки батерии, съдържащи отровни и добивани с цената на огромно замърсяване суровини. Енергийната ефективност на подобна система със съгъстен въздух бе измерена на 74% - двойно над тази на двигателите с вътрешно горене, и много близо до тази на електромобилите с батерии.

### РАЗБИРА СЕ, ИМАШЕ И НЕМАЛКО ТРУДНОСТИ.

Единият основен проблем засяга



В самата концепция нямаше нищо кой знае колко сложно. Съгъстеният въздух се освобождава от резервоара, разширява се, задвижвайки бутало, чрез него - колян вал, и накрая - колелата. Няма горене, няма вредни емисии, а "горивото" е достъпно навсякъде около нас

ше безопасността: под колкото по-високо налягане е съгъстен въздухът, толкова по-голяма е производителността на двигателя. Но по-високо налягане означава и по-висок риск от злополука. Едва ли някой с охота би карал автомобил, който по всяко време може да се превърне в бомба. Затова създателите на тази технология трябваше да измислят резервоари, които или никога да се не повредят, или да се повредят, но по безопасен начин. Вторият проблем бе, че за съгъстяване на въздуха все пак е нужна друга форма на енергия. Но истината е, че тези проблеми не изглеждаха непреодолими - особено ако се замислим колко несигурна, неефективна и скъпа бе технологията на електромобилите с батерии по онова време. В Индия компанията Reva Electric Car предлагаше електрическо автомобилче, дори по-малко

от Nano, с пог 150 км автономен пробег и цена, трикратно по-висока от тази на прототипа на Tata.

### НО ПОСЛЕ НЕЩАТА ВЗЕХА ДА СЕ ОБЪРКВАТ.

Tata имаше неочаквани трудности с пускането на обикновеното, бензиново Nano. Заради протести на местните фермери новата фабрика в Западен Бенгал така и не бе построена. Наложиха се производството да се пренасочи в Гуджарат, на 1600 км оттам - с всички усложнения и оскъпявания, които това носеше със себе си. После цената на суровините скочи нагоре покрай глобалната криза, а в същото време покупателната способност на клиентите рязко намалала. Tata все пак успя да пусне Nano на обещаната цена от 2500 долара, но после на два пъти трябваше да коригира цената нагоре. Продажбите, вместо шестцифрени, се оказаха петцифрени. В тази ситуация на ръководството на Tata вече не им бе до експерименти с нови технологии.

Междувременно въздушният двигател започна да понася критики и от учените. През 2009, група изследователи от Калифорнийския университет и Станфорд написаха доклад, състоящ се от заключенията със съгъстен въздух с другите конкурентни технологии - двигатели с вътрешно горене и електромобили с батерии. Експертите отчетоха фактори като термодинамична ефективност, обхват, парникови емисии в целия процес и цена за крайния клиент.

### ЗАКЛЮЧЕНИЕТО НА УЧЕНИТЕ НЕ БЕ

обнадеждаващо. Те видяха смисъл в използването на въздушната технология като добавка към ДВГ - нещо като хибридна система. Но заявиха, че при директно сравнение електромобилите бият с лекота въздушното задвижване по всички показатели - "изисквана първична енергия, парникови емисии, разходи за целия жизнен цикъл". Разбира се, някои скептици заподозряха авторите на доклада във връзки с "електрическото" лоби, което според тях се опитва да задуши алтернативните технологии по същия начин, по който някога петролното лоби бранеше двигателя с вътрешно горене от всякакви конкуренти. Така или иначе, от плановете на MDI и Tata остана само един прес релийз, който проседя 15 години на сайтовете им, преди най-после да бъде изтрит през 2023. Ги Негре почина през 2016. Под ръководството на сина му, MDI разработи своя Airpod 2.0 - микроавтомобил с 10 коня мощност, 80 км/ч максимална скорост, две места и 350 кг тегло. Но за масово производство в голям мащаб вече не става и дума. ■

# JUST HOT AIR?

In 2007, India's Tata and a former Formula 1 engineer were ready to offer a car that would be powered by pressurised air and would spend \$1.50 per 100 km. What stopped them?

By KALIN ANGELOV / Photography MDI, TATA, ARCHIVE

In 2007, it seemed that the biggest breakthrough in the automotive field was only a matter of months away. In the year that Steve Jobs introduced the first iPhone and propelled the world into one of its greatest technological transformations, a European and an Indian company teamed up to do the same with vehicles. In February 2007, Tata Motors officially announced that it was starting a partnership with the Luxembourg-based MDI Group to offer the Tata Nano, the future cheapest car in the world, not only with a petrol engine but also with a revolutionary new motor running on... air. Later that year, MDI creator Guy Negre assured The New York Times that everything was ready, and as early as 2008, his engines would be installed as standard in the Nano.

**TATA NANO ITSELF WAS A LOUD ENOUGH PROMISE** to conquer the pages of global media as well. The company that today owns Jaguar and Land Rover was to offer a car that was cheaper than most motorcycles. Group boss Ratan Tata had pegged the price at 100,000 Indian rupees - about \$2,500 at 2007 exchange rates. After several delays, the model's official launch finally took place at the 2008 Delhi Motor Show - and to this day remains the most attention-grabbing and hysterical motoring event in India.

When it came to potential customers outside India, however, the Nano had a problem. The gasoline engine used in the minicar was far below the new environmental limits in both Europe and America. That's why the announcement that the cheap lit-

tle car will also be available with an air engine caused such interest. This air version would have zero harmful emissions, travel up to 200 km on a single charge, and be fueled by quite ordinary - and widely available - atmospheric air. The cost of pressurising it, according to Negre, would be about \$3 per charge - making it about a dollar and a half per 100 kilometres of range.

**NEGRE HIMSELF WAS A RESPECTABLE ENOUGH NAME:** a popular engineer who had built engines for Formula 1 and Le Mans in the past. In 2007, his company already had developed prototypes not only of a minicar with an air engine (called MiniCAT) but also of a small truck, a minivan and a taxi. "It's absurd to create 'ecological' cars that are not economical," Negre insisted in an interview with CNN.

There was nothing particularly complicated about the concept of an air engine. Compressed air is released from the tank and expands, driving a piston, then - a crankshaft, and finally - the wheels. There is no combustion, no harmful emissions, and the "fuel" is available all around us. And, unlike battery electric cars, there is no need for expensive and heavy batteries containing poisonous and polluting raw materials. The energy efficiency of such a compressed air system was measured at 74% - double that of internal combustion engines, and very close to that of battery electric cars.

**THERE WERE A LOT OF DIFFICULTIES,** of course. One major problem concerned safety: the

higher the pressure of the air, the greater the engine performance. But higher pressure also means a higher risk of an accident. Hardly anyone would willingly drive a car that could turn into a bomb at any moment. Therefore, the creators of this technology had to invent tanks that either never fail, or fail, but in a safe way. The second problem was that compressing air still required another form of energy.

But the truth is, these problems didn't seem impossible - especially considering how uncertain, inefficient, and expensive battery electric car technology was at the time. In India, the company Reva Electric Car offered an electric car even smaller than the Nano, with a range of less than 150 km and a price three times higher than that of the Tata product.

**BUT THEN THINGS BEGAN TO GO WRONG.**

Tata had unexpected difficulties in launching the regular, petrol-powered Nano. Due to protests by local farmers, the new factory in West Bengal was never finished. Instead, production had to be shifted to Gujarat, 1,600 km away - with all the complications and costs that this entailed. Then the price of raw materials soared in the wake of the global crisis, while at the same time, the purchasing power of customers plummeted. Tata still managed to launch the Nano at the promised price of \$2,500 but then had to adjust the price upwards twice. Sales, instead of six figures, turned out to be low five figures. In this situation, the management of Tata was no longer in the mood to experiment with new technologies.

Meanwhile, the air engine began to face criticism from scientists as well. In 2009, a group of researchers from the University of California and Stanford wrote a report comparing compressed air propulsion to the other competing technologies: internal combustion engines and battery electric cars. The experts considered factors such as thermodynamic efficiency, range, greenhouse emissions throughout the process and cost to the end customer.

**THE SCIENTISTS' CONCLUSION WAS NOT ENCOURAGING.**

They saw sense in using air technology as a supplement to ICE - a sort of hybrid system. But they said that in a head-to-head comparison, EVs handily beat air propulsion on all metrics - "primary energy required, greenhouse emissions, life-cycle costs". Of course, some sceptics suspected the report's authors of having ties to the "electric" lobby, which they say is trying to stifle alternative technologies in the same way the oil lobby once defended the internal combustion engine from any competitors. Either way, just a press release remained of MDI and Tata's plans, which sat on their websites for 15 years before finally being deleted in 2023. Guy Negre died in 2016. Under his son's direction, MDI developed its Airpod 2.0 - microcar with 10 horsepower, 80 km/h maximum speed, two seats and 350 kg weight. But mass production on a large scale is out of the question. ■

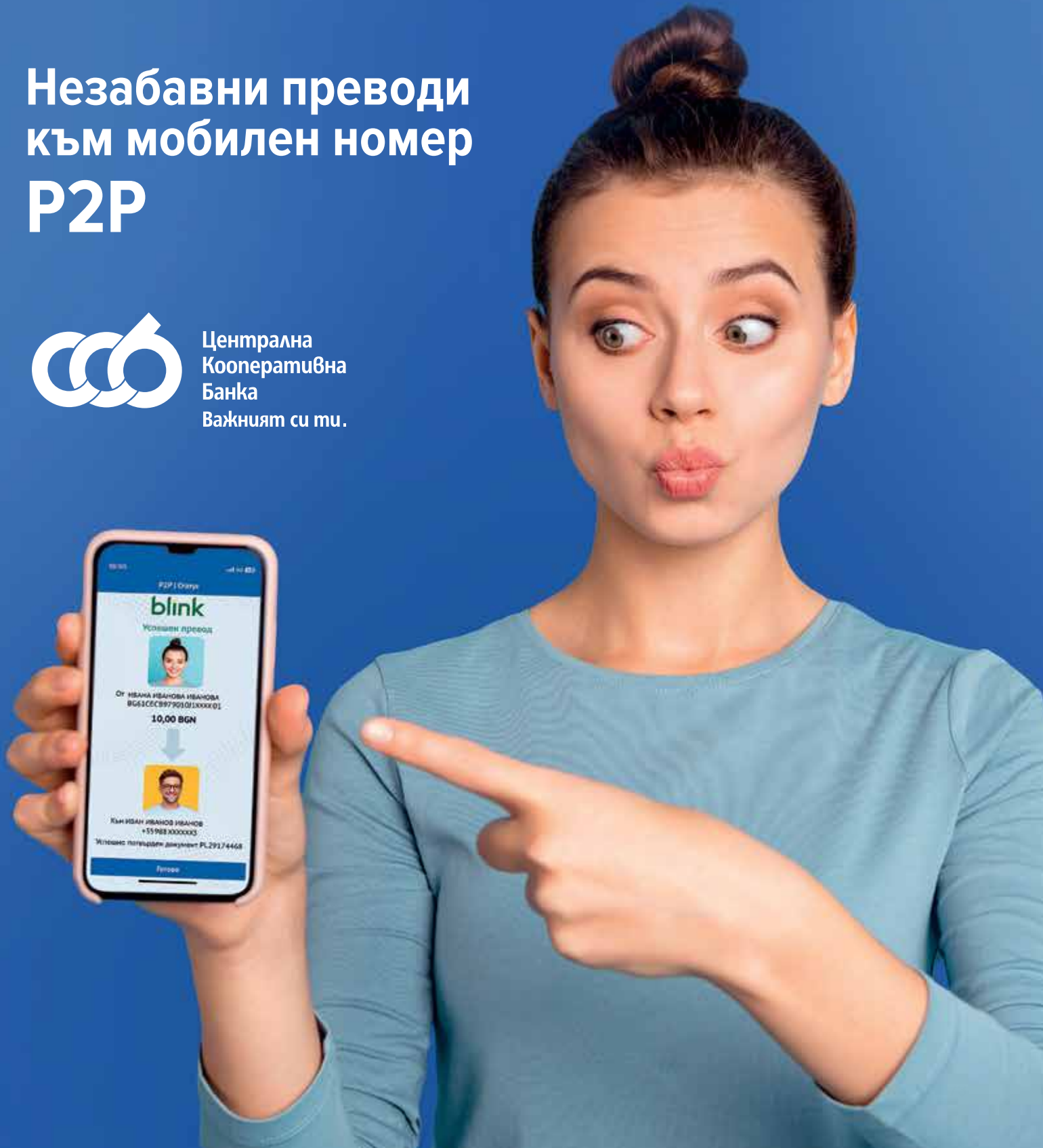


# НЯКОИ НЕЩА СТАВАТ **blink** ЗА СЕКУНДИ

Незабавни преводи  
към мобилен номер  
**P2P**



Централна  
Кооперативна  
Банка  
Важният си ти.





# СЕРИЕН УБИЕЦ

За да се появи новият Mercedes-Benz CLE, цели пет модела трябваше да напуснат сцената. Но май си заслужаваше

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография MERCEDES

**Т**ова, което виждате, е автомобилният еквивалент на сериен убиец. За да може да се появи на бял свят тази кола, се наложи от сцената да се изнесат не един, не два, а пет трупа. Новият Mercedes-Benz CLE замества C-Class Coupe, C-Class Cabriolet, E-Class Coupe и Cabriolet, и CLS.

**ЗА АВТОМОБИЛ С ТАКОВА ИМЕ** се говори още през 2005 година, но той така и не видя бял свят. Сега обаче, почти две десетилетия по-късно, ситуацията е коренно променена - и идеална за малко разтребване на гардеробите.

В щастливото минало в Mercedes смятаха, че могат да си позволят да правят по един модел за абсолютно всеки клиентски каприз. Но после ротацията в Штутгарт доведе на власт счетоводителите. Който очевидно смятат, че не е нужно да се харчат пари за пет модела там, където могат да минат само с един. Големият въпрос сега е дали този автомобил е достатъчно универсален, за да се хареса на пет групи клиенти.

За да сме точни, и CLE също идва в два варианта - купе и кабриолет. Но те са несравнимо по-близки помежду си, отколкото бяха предшествениците им.

**ЗА ДИЗАЙНА НИ Е ЯСНО, ЧЕ НЯМА** двама души на едно и също мнение. Нашето е, че това е доста привлекателна кола - с елегантни форми, хубави пропорции и предни ца, която успява да е авторитетна, без да е крещяща. Освен това CLE е представител на все по-рядко срещан автомобилен вид - има само две врати. В наши дни вече и най-малките градски модели са с по

четири или пет. Но Mercedes има богата традиция с двувратите купета и не смята да се отказва от тях.

Все пак на кого точно е приемник CLE? Истината е, че на това е трудно да се отговори с една дума. Историята на тези модели е доста заплетена. Имаше един период, в който E-Class Coupe беше на платформата на C-Class. Сега, с новата модулна архитектура, е малко сложно да се каже кое какво е. Но като външни размери тази кола е по-скоро E-класа - същата ширина, даже малко по-голяма дължина. Като интериор е по-скоро C-класа.

**CLE СЕ ПРАВИ В БРЕМЕН**, на същата линия като далеч по-скъпия AMG SL. Дълъг е 4.85 метра - с няколко милиметра повече от досегашната E-класа купе, и е широк точно колкото по-стария модел (1.86 м без огледалата). Но най-сигурното показва-

телство, че това е E-Class, а не C-Class, идва от списъка с двигателите. Новата C-Class бе изрично проектирана само за четирицилиндрови мотори. Но тук, слава богу, има и по-големи.

Засега CLE се предлага с четири двигателя - всичките 48-волтови меки хибриди. Базовият е двулитров бензин, който развива 204 коня мощност, и получава още 23 конски сили от електромотора. Но комбинацията от тези два показателя се случва много рядко. Основната задача на хибридната система е всъщност да замества бензиновия мотор там, където той не е много ефективен, и да ви пести гориво.

**ИМА СЪЩО ДВУЛИТРОВ ДИЗЕЛ, КОЛКОТО И ДА НЕ Е ПРИЛИЧНО** да се говорят такива неща, и има това, което караемие - същия двулитров бензинов мотор, само че във варианта 300 със задвижване на четирите колела и с комбинирана мощност от 281 конски сили. Но това не е всичко.

Преди няколко години Mercedes се отказа от V6 двигателите за масовите си модели, и ги замени с редови шестцилиндрови. Още една идея на счетоводителите, защото това води до големи икономии в производството.

Върховият модел на обикновения CLE е с точно такъв 6-цилиндров мотор с обем 3 литра, който заедно с електромотора развива обща мощност от 404 коня.

Но на хоризонта, естествено, се задават и две по-мощни AMG версии, а също и пълен хибрид.

Междувременно обаче и нашият CLE 300 изглежда напълно достатъчен. При ▶

## Mercedes-Benz CLE Coupe

### 1999

куб. см работен обем  
cubic cm working volume

### 281

к. с. максимална мощност  
hp maximum power

### 6.2

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

# SERIAL KILLER

For the new Mercedes-Benz CLE to appear, as many as five models had to leave the scene. But it was probably worth it



By KONSTANTIN TOMOV / Photography MERCEDES

**W**hat you see is the automotive equivalent of a serial killer. For this car to appear, Mercedes had to remove not one or two, but five corpses from the stage. The new Mercedes-Benz CLE replaces the C-Class Coupe, C-Class Cabriolet, E-Class Coupe and Cabriolet, and the CLS.

**A CAR WITH SUCH A NAME** was talked about as early as 2005, but it never saw the light of day. Now, almost two decades later, the situation has changed radically - and it has become perfect for a little wardrobe decluttering.

In the happy past, Mercedes thought they could afford to make a model for absolutely every customer's whim. But then the Stuttgart rotation brought the accountants to power. And the accountants apparently think there's no need to spend money on five models where they can get away with just one. The big question now is whether this car is versatile enough to appeal to five groups of customers.

To be precise, the CLE also comes in two variants - a coupe and a convertible. But they are incomparably closer to each other than their predecessors were.

When it comes to design, it is clear that no two people agree. Our take is that it's a pretty attractive car - with sleek shapes, nice proportions and a front end that manages to be authoritative without being flashy. In addition, the CLE is representative of an increasingly rare type of car - it has only two doors. Nowadays, even the smallest urban models have four or five. But Mercedes has a rich tradition with two-door coupes and does not intend to give them up.

Who exactly is the CLE replacement anyway? In truth, it is difficult to answer in one word. The history of these models is quite complicated. There was a period when the E-Class Coupe was on the C-Class platform. Now, with the new modular architecture, it's tricky to tell which is which. But in terms of external dimensions, this car is more like an E-class - the same width, even a little longer. The interior is more C-class.

**THE CLE IS MADE IN BREMEN**, on the same line as the far more expensive AMG SL. It is 4.85 meters long - a few millimeters longer than the previous E-class coupe, and it is just as wide as the older model (1.86 m without the mirrors). But the best proof that this is an E-Class and not a C-Class comes from the engine list. The new C-Class was specifically designed for four-cylinder engines only. But here, thank God, there are bigger ones.

For now, the CLE is available with four engines - all 48-volt mild hybrids. The base level is a two-liter gasoline engine that develops 204 horsepower, and receives another 23 horsepower from the electric motor. But the combination of these two indicators happens very rarely. The main task of the hybrid system is actually to replace the petrol engine where it is not very efficient and to save you fuel.

**THERE'S ALSO A TWO-LITRE DIESEL, AS INDECENT** as it is to say such things these days, and there's the one we're driving - the same two-



litre petrol engine, only in 300 version with four-wheel-drive and a combined output of 281 hp. But that's not all.

A few years ago, Mercedes ditched V6 engines for its mainstream models and replaced them with inline six-cylinders. Another idea of the accountants, because it leads to big savings in production. The top model of the regular CLE has just such a 6-cylinder engine with a volume of 3 liters, which, together with the electric motor, develops a total power of 404 horses. But on the horizon, of course, there are two more powerful AMG versions and also a plug-in hybrid.

In the meantime, however, our CLE 300 also seems perfectly adequate. In the never-ending carmakers' arms race, 281 horses may not sound very impressive. But be reminded that the legendary 190 E Cosworth developed a whole hundred less. It is true that the weight is also quite different - the CLE confidently exceeds 1.7 tons, even without the driver. But that doesn't stop it from accelerating from 0

to 100 km/h in just 6.2 seconds - almost two seconds less than the aforementioned Cosworth, and reaching a top speed of 250 km/h, electronically limited. The only transmission option is a 9-speed automatic, which works quite smoothly.

**THERE'S ANOTHER GOOD REASON** not to splurge on more horses: this car has as much racing ambition as a nice leather sofa.

Handling is exactly what you'd expect from a Mercedes: absolutely competent, but not overly engaging. If you want a sports coupe, the BMW 4 Series will do a much better job. If you want comfort, look no further.

We are sure that with the upcoming AMG version it will be different. But this car doesn't want to make your heart race because it knows it shortens your life. Instead, it tries its best to calm you down. It doesn't have the magical air suspension of the larger Mercedes models. But you can still order adaptive suspension, and even the standard one is more comfort-

able than anything else in this segment. Noise insulation is also excellent, so you can give full credit to the Burmester audio system.

Requiring each level of equipment to have a separate emissions test has greatly simplified the catalogs, and the CLE is no exception. Here you have only one standard equipment level, to which you can add three additional packages for a fee. In Bulgaria, the first one is actually already included. The second adds a full set of cameras, parking assistant and other pampering, and the third - a panoramic sunroof, head-up display, Burmester audio and the most advanced MBUX information system. The last one, which traces its roots from Tsarigradsko Shose Blvd. number 90 in Sofia, is already in its third generation here and is increasingly becoming a full-fledged interlocutor. Heating the seat, turning up the music, searching for a specific style of music on the radio or a restaurant with Korean cuisine: the voice assistant will cope with these tasks perfectly.

**OTHERWISE, THE INTERIOR** is almost directly borrowed from the current C-Class. Which means some somewhat cheap materials for the brand. But at least they're in places where you'll rarely notice them.

The 12-inch multimedia display is portrait-oriented and serves to control all the main functions. And all the added gimmicks. There is ambient lighting here, where you can change the colours, combinations and brightness. You have an assistant that you only need to tell how tall you are and it will adjust the seat to the ideal position. You have sensors that measure the levels of harmful dust particles inside the car and outside - the difference is significant. The seats are wide, with ample lateral support, and are generally impeccably comfortable even without the electronic servant to adjust them for you. The rears offer less space, of course, but not so much as to create discomfort for taller passengers. There is also a special "feeder" on the belt so that you don't stretch too far back. The trunk holds 420 litres, which is far from the records, but it is more than a standard family hatchback.

**AS USUAL WITH MERCEDES, THE SHORTCOMINGS** of this car are mostly concentrated in one area: the price. The basic gasoline version starts at just over 122,000 BGN, the diesel is 126,000, the 300 4Matic variant starts at almost 133,000, and for the six-cylinder engine they will ask you 160,000 BGN. And that's before you resort to the add-on packages, which total over 20 grand. And to the purely aesthetic extras, which are offered separately and would seem cheap only to some Bulgarian grain producer. As you see it, our test car exceeds BGN 178,000. But on the other hand, the words "Mercedes" and "two-door coupe" have rarely been used in combination with "good bargain". ■



► нестихващата надпревара във въоръжаването 281 коня може и да не ви звучат кой знае колко внушително. Но само ще припомним, че легендарният 190 E Cosworth развиваше със сто по-малко. Вярно е, че и теглото е доста по-различно - CLE уверено надхвърля 1.7 тона, даже без шофьора. Но това не му пречи да ускорява от 0 до 100 км/ч само за 6.2 секунди - с почти две по-малко от споменатия Cosworth, и да развива максимална скорост от 250 километра в час, електронно ограничена. Единствената опция като трансмисия е 9-степенен автоматик, който работи съвсем гладко.

**ИМА И ДРУГА ДОБРА ПРИЧИНА ДА НЕ СЕ** лакомите за повече коне: тази кола има също толкова състезателни амбиции, колкото и някой луксозен кожен диван.

Управлението е точно такова, каквото бихте очаквали от един Mercedes: абсолютно компетентно, но не твърде ангажиращо. Ако искате спортно купе, BMW 4 Series ще ви свърши доста по-добра работа. Ако искате комфорт, не се налага да търсите повече.

Сигурни сме, че със задаващата се AMG версия ще е друго. Но тази кола не желае да ви разтуптява сърцето, защото знае, че това съкращава живота. Вместо това всячески се старее да ви успокои. Тук го няма вълшебното пневматично окачване от по-големите Mercedes-и. Но все пак можете да си поръчате адаптивно, а дори и серийното е по-комфортно от всичко друго в този сегмент. Шумоизолацията също е отлична, така че да отгледете дължимото на аудиосистемата Burmester.

Изискването за всяко ниво да оборудване

да се прави отделен тест за емисии опрости много каталозите, и CLE не прави изключение. Тук имате само едно стандартно ниво на оборудване, към което можете да добавите три допълнителни пакета срещу доплащане. В България първият всъщност е включен автоматично. Вторият добавя пълен комплект камери, асистент за паркиране и груги глезотии, третият - панорамен люк, head-up дисплей, аудиото от Burmester и най-напредничавата информационна система MBUX.

Последната, която води корените си от бул. Цариградско шосе номер 90 в София, тук е вече в третото си поколение, и все повече се превръща в пълноценен събеседник. Подгряване на седалката, усилване на музиката, търсене на конкретен стил музика по радиото или на ресторант с корейска кухня: гласовият асистент ще се справи отлично с тези задачи.

**ИНАЧЕ ИНТЕРИОРЪТ, КАКТО СПОМЕНАХ-** **МЕ**, е почти директно зает от актуалната C-Class. Коеето значи и някои малко евтини като за марката материали. Но поне те са на места, където рядко ще ги забелязвате.

12-инчовият дисплей на мултимедията е портретно ориентиран и служи за управление на всички основни функции. А и на множеството добавени глезотии. Тук има амбиентно осветление, на което можете да сменяте цветовете, комбинациите и яркостта. Имате асистент, на който трябва само да кажете колко сте висок, за да ви нагласи сам седалката в идеалната позиция. Имате сензори, които измерват нивата на вредни прахови час-

тици вътре в колата и отвън - разликата е съществена.

12-инчов е и дигиталният дисплей на приборите пред шофьора, който също се поддава на гресировка какъто точно да ви показва и в какъв стил. Като минус бихме споменали сензорите на волана за управление на круиз контрола - някогашните физически бутони бяха далеч по-прецизни и удобни.

Седалките са широки, с достатъчно странична подкрепа, и като цяло са безукорно удобни дори без електронния слуга, който да ви ги нагласи. Задните предлагат по-малко пространство, разбира се, но не толкова, че да създават дискомфорт на по-високи пътници. Има и специален "подавач" на колана, за да не се протягат излишно назад. Багажникът побира 420 литра, което е далеч от рекордите, но е повече от стандартен семеен хечбек.

**КАКТО ОБИКНОВЕНО ПРИ MERCEDES,** недостатъците при тази кола са съсредоточени най-вече в една област: цената. Базовата бензинова версия започва малко над 122 000 лева, дизелът е 126,000, вариантът 300 4Matic тръгва от почти 133,000, а за шестцилиндровия мотор ще ви поискат 160,000 лева. И това е, преди да прибегнете към допълнителните пакети, които общо струват над 20 хилядарки. И към чисто естетическите екстри, които се предлагат отделно и биха се сторили евтини само на някой зърнопроизводител. Такава, каквато я виждате, нашата тестова кола надхвърля 178,000 лева. Но пък и, от груга страна, гумите "Mercedes" и "двуврато купе" рядко са се комбинирали с "изгодна сделка". ■





**SENSHI ЗА 20-И ПЪТ!**

Международната галавечер на бойните спортове SENSHI отбелязва юбилейно 20-о издание на 24 февруари в Двореца на културата и спорта във Варна. Очакват ни срещи и с млади таланти, и с опитни звезди от няколко континента. Билети - от мрежата на Eventim.bg

**SENSHI FOR THE 20TH TIME!**

The international SENSHI martial arts gala evening celebrates its 20th jubilee edition on February 24 at the Palace of Culture and Sports in Varna. We are expecting meetings with both young talents and experienced stars from several continents. Tickets - from the Eventim.bg

83 | **ВРЕМЕ ЗА ПУКАНКИ**  
POPCORN TIME



90 | **ВИНО И ПЪТЕШЕСТВИЯ**  
DRINK AND TRAVEL



# АФИШ



## ФАНТАСТИКА

**ДЮН: ЧАСТ ВТОРА** // Легендарният фантастичен роман на Франк Хърбърт винаги е бил костелив орех за кинорежисьорите. Дори Дейвид Линч не успя да се справи съвсем с космическия епос, а Алехандро Ходоровски така и не осъществи своята версия. Първата част от новия опит на Дени Вилньов ни остави със смесени чувства, но всичко ще се реши от втората, в която към звездия състав (Тимоти Шаламе, Хавиер Бардем, Стелан Скарсгорг, Джейсън Момоа, Зендая) се присъединяват Кристофър Уокън, Флорънс Пю и Остин Бътлър.

*В кината от 1 март*

## SCI-FI

**DUNE: PART TWO** // Frank Herbert's legendary fantasy novel has always been a tough nut to crack for filmmakers. Even David Lynch couldn't quite manage the space epic, and Alejandro Jodorowsky never got his version off the ground. The first part of Denis Villeneuve's new effort left us with mixed feelings, but everything will be decided in the second part, in which the star cast (Timothy Chalamet, Javier Bardem, Stellan Skarsgård, Jason Momoa, Zendaya) is joined by Christopher Walken, Florence Pugh and Austin Butler.

*In theaters from March 1*



## КЛАСИКА

**ПАРК И КОЛИ** // Още две имена от международна значимост ще гостуват на Софийската филхармония през февруари. Корейският диригент Ъънзмин Парк е редовен гост на Берлинската филхармония и професор по музика в Сеул. Федерико Коли е една от ярките фигури в новата вълна на италианската класическа музика, лауреат на конкурсите в Залицбург и Лийдс. В програмата: Концерт 21 за пиано и оркестър от Моцарт и Серенада за струнен оркестър от Чайковски.

*26 февруари, зала "България", София*

## CLASSICS

**PARK AND COLLI** // Two more names of international importance will be visiting the Sofia Philharmonic in February. Korean conductor Youngmin Park is a regular guest of the Berlin Philharmonic and professor of music in Seoul. Federico Colli is one of the bright figures in the new wave of Italian classical music, laureate of the competitions in Salzburg and Leeds. In the program: Concerto 21 for piano and orchestra by Mozart and Serenade for strings by Tchaikovsky.

*February 26, Bulgaria hall, Sofia*



## КНИГИ

**СЕМЕЙСТВО МАРТЕН** // Препоследният (засега) роман на нашумелия френски писател Давид Фоенкинос е за автор, изпаднал в творческа криза и решил да се измъкне от нея, като пише за първия срещнат на улицата. "Първият срещнат" се оказва 80-годишната Маглен Трико, чийто живот е тъкмо за описване - с характерните за Фоенкинос хумор и самоирония. Това ще е вероятно и третата му екранизирана книга след "Деликатност" и "Спомените".

*Издателство "Колибри"*

## BOOKS

**THE MARTIN FAMILY** // The penultimate (so far) novel by the renowned French writer David Foenkinos is about an author who fell into a creative crisis and decided to get out of it by writing about the first person he met on the street. The "first person" turned out to be 80-year-old Madeleine Tricot, whose life was just about perfect to be described - with Foenkinos' characteristic humor and self-irony. This will probably be his third screened book after "Delicacy" and "Memories".

*Colibri Publishing House*

# POSTER

## КИНО

ОБЕТОВАНАТА ЗЕМЯ // Навечерието на наградите "Оскар" е всъщност много добър момент да се отърсим от диктатурата на Холивуд с малко европейско кино. Впрочем лентата на Николай Арсел е един от 15-те финалисти за "Оскар" за чуждоезичен филм. Тя проследява историята на ветеран от датската армия, който се опълчва на могъщ феодал в името на земята, която му е обещана. Към блестящия Мадс Микелсен се присъединяват Аманда Колин, Симон Бененберг, Густав Линд и Мелина Хагбер.

*В кината от 1 март*

## CINEMA

THE PROMISED LAND // The eve of the Oscars is actually a very good time to shake off the dictatorship of Hollywood with a little European cinema. By the way, Nikolaj Arcel's film is one of the 15 finalists for the "Oscar" for a foreign language film. It follows the story of a Danish army veteran who rebels against a powerful feudal lord in the name of the land he was promised. The brilliant Mads Mikkelsen is joined by Amanda Collin, Simone Bennebjerg, Gustav Lindh and Melina Hagberg.

*In theaters from March 1*



## СПОРТ

ВДИГАНЕ НА ТЕЖЕСТИ // След почти две десетилетия прекъсване, София отново е домакин на голямо първенство в един от най-успешните олимпийски спортове за България. Шампионатът в "Арена София" е и генерална репетиция за Карлос Насар и съотборниците му преди Олимпийските игри в Париж, където се надяваме те да спечелят първия златен медал за българските шанги от 20 години насам.

*14-20 февруари, "Арена София"*

## SPORTS

WEIGHTLIFTING // After an almost two-decade hiatus, Sofia is once again hosting a major championship in one of Bulgaria's most successful Olympic sports. The tournament in "Arena Sofia" is also a dress rehearsal for Carlos Nassar and his teammates before the Olympic Games in Paris, where we hope they will win the first gold medal for the Bulgarian weightlifting in 20 years.

*February 14-20, "Arena Sofia"*



## ФИНАНСИ

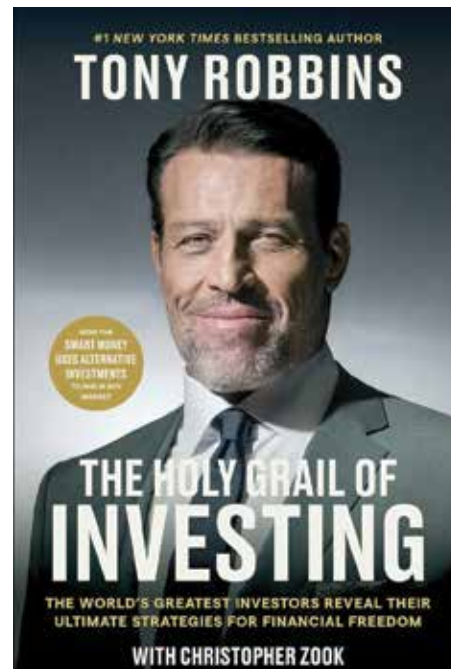
THE HOLY GRAIL OF INVESTING // Най-новата книга на Тони Робинс и Кристофър Зук е всъщност колекция от интервюто с няколко от най-успешните инвеститори в света, които споделят стратегиите и тайните на успеха си. Сред тях са Робърт Ф. Смит, основателят на Vista Equity Partners, смятан за най-успешния инвеститор в софтуерната индустрия; Винод Косла, превърнал 4 млн. долара в 7 милиарда; и Майкъл Б. Ким, по прякор "азиатския кръстник".

*Издателство Simon & Schuster*

## FINANCE

THE HOLY GRAIL OF INVESTING // Tony Robbins and Christopher Zook's latest book is actually a collection of interviews with several of the world's most successful investors who share their strategies and secrets to success. Among them are Robert F. Smith, the founder of Vista Equity Partners, considered the most successful investor in the software industry; Vinod Khosla, who turned \$4 million into \$7 billion; and Michael B. Kim, nicknamed "The Asian Godfather."

*Simon & Schuster Publishing*





**POSOKA.COM**

## Египет

Знаеш ли, че  
Клеопатра не е  
била египтянка?  
Виж Египет  
през нови очи.



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

# ВРЕМЕ ЗА ПУКАНКИ

## POPCORN TIME

От Кристиан Диор до японския шогун: петнайсет от най-интересните телевизионни поредици през новия сезон

Стивън Спилбърг, Харисън Форг, Том Хенкс, Джоуди Фостър, Джейк Джиленхол, Кейт Бланшет, Алфонсо Куарон – това са само част от холивудските титани, които напоследък трайно се пренасочват към малкия екран. Някога територия на евтините сапунки, днес телевизията предлага несравнимо по-голям обхват – и по-големи приходи – от киносалоните. И предизвиква могъща еднопосочна миграция на най-големите имена, превръщайки Холивуд в територия на комиксите. Не е чудно, че очакваме с такова нетърпение всеки нов телевизионен сезон. Ето 15 от най-интересните поредици, които можете да гледате през 2024: някои вече са факт, за други ще трябва да почакаме още малко.

From Christian Dior to the Japanese shogun: fifteen of the most interesting TV series of the new season

Steven Spielberg, Harrison Ford, Tom Hanks, Jodie Foster, Jake Gyllenhaal, Cate Blanchett, Alfonso Cuaron - these are just some of the Hollywood titans who have recently been permanently re-directed to the small screen. Once the territory of cheap soap operas, television today offers incomparably greater reach – and greater revenue – than cinemas. And it's causing a mighty one-way migration of the biggest names, turning Hollywood into comic book territory. It's no wonder we so eagerly await each new season of television. Here are 15 of the most interesting series you can watch in 2024. Some are already a fact; for others, you will have to wait a little longer.





Masters Of The Air

### TRUE DETECTIVE: NIGHT COUNTRY

Първият сезон на "Истински детектив" бе сензация, вторият - доста сериозно разочарование. Сега поредицата на Ник Пицолато се завръща за четвърти сезон, който до този момент получава по-високи оценки в Rotten Tomatoes дори от първия. Този път действието се развива в Аляска, където детективите Лиз Данвърс (Джоди Фостър) и Евангелин Наваро (Кали Рейс) разследват загадъчното изчезване на шестима мъже от арктическа изследователска станция.

Къде: HBO Max

The first season of "True Detective" was a sensation, the second - a rather serious disappointment. Now Nick Pizzolato's series is back for a fourth season, which so far has even higher ratings on Rotten Tomatoes than the first one. This time the action takes place in Alaska, where detectives Liz Danvers (Jodie Foster) and Evangeline Navarro (Kali Reis) investigate the mysterious disappearance of six men from an Arctic research station.

Where: HBO Max

### MASTERS OF THE AIR

Най-после! Стивън Спилбърг, Том Хенкс и Гари Гьотцман отлагаха на няколко пъти премиера на третата поредица от военния си епос (след Band of Brothers и The Pacific), но най-после машината се задвижи. Masters of the

Air, както подсказва и името му, проследява въздушната Битка за Британия и събата на група американски бомбардировачи през Втората световна война. Както и в предишните части, и тук в ролите са изгряващи или бъдещи звезди, начело с Остин Бътлър, Колъм Търнър, Бари Киогън и Антъни Бойл. Тук е мястото дапомним, че близо две десетилетия Band of Brothers бе най-високо оцененият сериал в IMDb изобщо.

Къде: Apple TV+

but finally, the machine started. Masters of the Air, as its name suggests, follows the aerial Battle of Britain and the fate of a group of American bombers in World War II. As in the previous parts, the roles here are given to rising or future stars, led by Austin Butler, Colm Turner, Barry Keoghan and Anthony Boyle. This is the place to remember that for nearly two decades Band of Brothers was the highest-rated series on IMDb.

Where: Apple TV+

### ONE DAY

"Един ден" е адаптация по популярния едноименен роман на Дейвид Никълс от 2009 година. Историята на двамата млади хора, които се срещат в университетите-



True Detective: Night Country



Squid Game 2



Dune: Prophecy



Body Problem

та и после по странен начин се сблъскват един с друг година след година - само за да може поредното стечение на обстоятелства да осуети уж неизбежната връзка. Освен че ще ви припомни госта от най-добрата музика на 90-те години, сериалът има и впечатляващ кастинг, начело с Лео Уудол ("Белият лотос") и Амбика Мог.

Къде: Netflix

One Day is an adaptation of David Nicholls' popular 2009 novel of the same name. The story of two young people who meet at university and then strangely bump into each other year after year - only for another set of circumstances to thwart the supposedly inevitable relationship. In addition to reminding you of a lot of the best music of the 90s, the series also has an impressive cast, led by Leo Woodall ("The White Lotus") and Ambika Mod.

Where: Netflix

## SLOW HORSES

Строго погледнато, "Бавни коне" не е нов сериал, който да очакваме през 2024 - първите му три сезона отдавна вече са факт, а четвъртият се снима в момента и няма гаранции, че ще излезе преди края на годината. Но пък това е един от най-добрите шпионски сериали за последния четвърт век, така че си струва да го вмъкнем в списъка "по втория начин". Заглавието е игра на думи - в Slough House британските тайни служби изпращат най-второразредните си, провалени агенти, и избягват да им дават важни задачи. Докато, разбира се, нещата не започнат да се объркат. В ролите са поредица отлични млади британски актьори, да не говорим за легендите Кристиан Скот Томас и Джонатан Прайс. Но истинската звезда тук е, разбира се, Гари Олдман. Почти забравихме да споменем, че музиката е на Мик Джагър.

Къде: Apple TV+

Strictly speaking, "Slow Horse" isn't a new series to look forward to in 2024 - its first three seasons have long rolled out, while the fourth is currently filming and there's no guarantee it'll air before the end of



Slow Horses

the year. But then again, it's one of the best spy series of the last quarter of a century, so it's worth putting it on this list. The title is a play on words - in Slough House, the British Secret Service sends their most second-rate, failed agents, and avoids giving them important tasks. Until, of course, things start to go wrong. The cast features a string of excellent young British actors, not to mention the legends Kristin Scott Thomas and Jonathan Pryce. But the real star here is, of course, Gary Oldman. We almost forgot to mention that the music is by Mick Jagger.

Where: Apple TV+

## THE NEW LOOK

Една поредица за раждането на гиганта Christian Dior гарантира, като минимум, истинска наслада за окото. Но тази поредица на Тод Кеслер, продуцента на "Семейство Сопрано", не е само красиви картинки. Бен Менделсон е в ролята на Кристиан Диор, който прави първите стъпки към налагането на прословутия си New Look след Втората световна война. Носителката на "Оскар" Жюлиет Бинош е Кок Шанел, а Мейси Уилямс, добре позната ни от "Игра на тронове" (Аря Старк) тук играе сестрата на Кристиан, Катрин Диор. Саундтракът включва нови песни на Ник Кейв и Лана дел Рей.

Къде: Apple TV+

A series about the birth of the giant Christian Dior guarantees, at the

very least, a real treat for the eye. But this series by Todd Kessler, the producer of "The Sopranos," isn't just stylish clothes. Ben Mendelsohn stars as Christian Dior, who takes the first steps towards imposing his infamous New Look after World War II. Oscar winner Juliette Binoche is Coco Chanel, and Maisie Williams, well known to us from Game of Thrones (Arya Stark), plays Christian's sister, Catherine Dior. The soundtrack features new songs by Nick Cave and Lana Del Rey.

Where: Apple TV+

## THE REGIME

Ето една политическа сатира, за която няма опасност да се превърне в безкрайна като House of Cards - просто защото тук става дума за мини сериал от едва шест епизода. Техен създател е Стивън Фрийърс, който ни даде "Шерлок". Кейт Уинслет е в ролята на канцлера на измислена централноевропейска държава, в която авторитарният режим неумоливо се разпада. Всякакви прилики с българската действителност може и да са случайни, но са несъмнени и забавни. В останалите роли ще видим Хю Грант, Марта Плимптън и Андриа Рауцбъро.

Къде: HBO Max през март

Here's a political satire that's in no danger of turning into an interminable House of Cards - simply because it's a six-episode miniseries. Their creator is Stephen Frears, who gave us "Sherlock". Kate Winslet

## ПИНГВИНИ И ДРАКОНИ

Освен 15-те най-чакани сериала, си струва да споменем и още няколко, които ще привлекат вниманието: HOUSE OF THE DRAGON - вторият сезон от трагичната история на рода Таргариен ще привлече всички, вмяначени по "Игра на тронове". Премиерата е през лятото по Netflix. CONSTELLATION - Любопитна фантастика с Нууми Рапас, която е в ролята на космонавт, завръщащ се на Земята след злова катастрофа, за да установи, че и у дома не всичко е наред. По Apple TV+ SUGAR - Колин Фарел е в ролята на детектив Шугър, който ще се потопи в най-мръсните тайни на Холивуд, за да открие изчезналата дъщеря на влиятелен продуцент. По Apple TV+ през април BLACK DOVES - Още една британска шпионска драма, с Киъра Найтли и Бен Уишоу в главните роли. Минисериал само с шест епизода. THE DIPLOMAT - Втори сезон на политическия трилър (с елементи на пародия), в който Кери Ръсел е в ролята на американския посланик в Лондон, опитващ се да предотврати нова световна война. MR. & MRS. SMITH - Поредният римейк работи с материала от игралния филм от 2005, в който Анджелина Джоли и Брад Пит бяха съпрузи, но и конкуренти-шпиони. Тук ги заместват Доналд Глоуър и Фийби Уолър-Бридж.

stars as the chancellor of a fictional Central European country in which the authoritarian regime is inexorably crumbling. Any similarities with the Bulgarian reality may be accidental, but they are undoubted and funny. In the other roles, we will see Hugh Grant, Martha Plimpton and Andrea Riseborough.

*Where:* HBO Max in March

### 3 BODY PROBLEM

"Задача за три тела" на Луу Цъсин е не само най-популярното произведение на китайската научна фантастика, но и една от най-оригиналните литературни творби на съвременната епоха. Адаптацията му за малкия екран е поверена на Дейвид Бениоф и Д. Б. Уайс, които свършиха чудесна работа с първите седем сезона на "Игра на тронове", преди да разочароват отчетливо с осмия.

*Къде:* Netflix, от 21 март

Liu Cixin's "Three-Body Problem" is not only the most popular work of Chinese science fiction but also one of the most original literary works of the modern era. Its adaptation for the small screen is entrusted to David Benioff and D.B. Weiss, who did a great job with the first seven seasons of Game of Thrones before being distinctly disappointing with the eighth.

*Where:* Netflix, from March 21



Presumed Innocent



Disclaimer



Shogun

### FALLOUT

По правило адаптациите по видеоигри са неспасяеми провали. Или поне такава бе правилото до 2023, когато The Last of Us се оказа телевизионната сензация на годината. Може ли и Fallout да повтори този успех? Има някои предпоставки в такава посока, като очарователната Ела Пърнел в главната роля, появата на Кайл Маклокълън и интригуващият сюжет (200 години след ядрена война шепата оцелели се опитват да възстановят цивилизацията). Сензация или поредната издънка? Ще разберем през април.

*Къде:* Prime през април

As a rule, video game adaptations are unmitigated failures. Or at least that was the rule until 2023 when The Last of Us turned out to be the television sensation of the year.



Can Fallout repeat this success?

There are some premises in this direction, such as the charming Ella Purnell in the title role, the reappearance of Kyle McLachlan and the intriguing plot (200 years after a nuclear war, the handful of survivors try to restore civilization). Sensation or another offshoot? We'll find out in April.

*Where:* Prime in April

### DISCLAIMER

Тази поредица е нещо като телевизионния еквивалент на "Манчестър Сити" - за да успееш, просто купувай всички най-прочути имена. В главните роли в този трилър са Кейт Бланшет, Саша Барън Коен, Лесли Менвил и ослепителната Хойон Джон от Squid Game. А сценарист и режисьор е носителят на 4 Оскара Алфонсо Куарон ("Гравитация", "Рома"). Историята: журналистка осъзнава, че е персонаж в роман, който разкрива отгавна пазена тайна.

*Къде:* Apple TV+ по-късно тази година

This series is kind of like the TV equivalent of Manchester City - to succeed, you just buy all the big names. This thriller stars Cate Blanchett, Sacha Baron Cohen, Leslie Manville and the dazzling Ho-yeon Jung from Squid Game. The screenwriter and director is the winner of 4 Oscars Alfonso Cuaron ("Gravity", "Roma"). The story: a journalist realizes that she is a character in a novel that reveals long-kept secrets.

*Where:* Apple TV+ later this year

### AVATAR: THE LAST AIRBENDER

Чудесната анимация от 2005 рого потресаващо бездарна изградена адаптация през 2010, а сега Албърт Ким, бивш журналист и сценарист на сериали като Nikita и Sleepy Hollow, се опитва да оправи нещата с тази нова телевизионна адаптация за Netflix. Историята е позната: в разкъсан от война свят само последният оцелял повелител на въздуха може да спре тиранията на господарите на огъня.

*Къде:* Netflix, в края на февруари

The wonderful 2005 animation spawned a shockingly inept feature adaptation in 2010, and now Albert Kim, a former journalist and screenwriter of series like Nikita and Sleepy Hollow, is trying to make things right with this new TV adaptation for Netflix. The story is familiar: in a war-torn world, only the last surviving air lord can stop the tyranny of the fire lords.

*Where:* Netflix, at the end of February

### PRESUMED INNOCENT

Римейк след римейка: това е телевизионна версия на отличния кинотрилър с Харисън Форд в главната роля и блестяща музика на Джон Уилямс. Тук вместо Форд получавате Джейк Джилънхол, най-после склонил да играе и за малкия екран. Той е в ролята на прокурор, разследващ убийството на своя колежка - и впоследствие заподозрян, че той е убиецът.

*Къде:* Apple TV+



Remake after remake: this is a TV version of the excellent movie thriller starring Harrison Ford and brilliant music by John Williams. Here, instead of Ford, you get Jake Gyllenhaal, finally inclined to come to the small screen. He plays a prosecutor investigating the murder of his colleague - and subsequently suspected of being the killer.

*Where:* Apple TV+

### DUNE: PROPHECY

Докаато чакаме втората част от игралния "Дюн" на Дени Вилньов, нищо чудно първо да се сблъскаме с тази адаптация на груг от романите на Франк Хърбърт. В "Пророчеството" действието се развива 10,000 години преди това в пърнометражния филм, и е фокусирано около прословутото училище "Бин Джезърит". В главните роли са Емили Уотсън и Марк Стронг. *Къде:* HBO Max, в края на годината

We are all waiting for the second part of Denis Villeneuve's feature "Dune". In the meantime, however, there's a TV adaptation of another of Frank Herbert's novels. The Prophecy takes place 10,000 years before the feature film and is centred around the infamous school of Bin Jeserit. Starring Emily Watson and Mark Strong.

*Where:* HBO Max, at the end of the year

### RIPLEY

Ако сте харесвали историята за талантивия измамник мистър Рипли, от едноименния филм с Мат Деймън и Джъд Лоу, тази пролет ви очаква нова екранизация по романа на Патриша Хайсмит, този път за малкия екран. В главните роли са Анджо Скот ("Шерлок", "1917") и Дакота Фанинг.

*Къде:* Netflix, 4 април

If you liked the story of the talented con artist Mr. Ripley, from the film of the same name with Matt Damon and Jude Law, this spring you can expect a new adaptation of Patricia Highsmith's novel, this time for the small screen. Starring Andrew Scott (Sherlock, 1917) and Dakota Fanning.

*Where:* Netflix, April 4

### SQUID GAME 2

Най-успешният сериал в историята на Netflix (а и на азиатската телевизия като цяло) се завръща за втори сезон. В него Гу-Хун ще използва печалбата си от първата смъртоносна игра, за да се опита да се пребори с организаторите ѝ. Все още няма дори официално оповестена дата за премиерата, но я очакваме към средата на годината.

*Къде:* Netflix, през лятото

The most successful series in the history of Netflix (and Asian televi-

sion in general) is back for a second season. In it, Gi-hoon will use his earnings from the first deadly game to try to fight back against its organizers. There isn't even an official release date yet, but we're expecting it sometime in the middle of the year.

*Where:* Netflix, in the summer

### SHOGUN

Поредният римейк - този път на легендарната телевизионна поредица от 80-те с Ричард Чамбърлейн и Тоширо Мифуне. Тук в ролята на английския пилот, опитващ се да оцелее в средновековна Япония, е Космо Джарвис, познат от Peaky Blinders, а в ролята на бъдещия шогун е Хироюки Санада ("Последният самурай"). Премиерата е в края на месеца, но вече имаме първите отзиви на критиците, и те са подчертано ласкави.

*Къде:* Hulu, от 27 февруари

Another remake - this time of the legendary TV series from the 80s with Richard Chamberlain and Toshiro Mifune. Here in the role of the English pilot trying to survive in medieval Japan is Cosmo Jarvis, known from Peaky Blinders, and in the role of the future shogun is Hiroyuki Sanada ("The Last Samurai"). It premieres at the end of the month, but we already have the first reviews from critics, and they're decidedly flattering.

*Where:* Hulu, out February 27

### COMICS AND VIDEO GAMES

In addition to the 15 most anticipated series, it is worth mentioning a few more that will attract attention:

HOUSE OF THE DRAGON - the second season of the tragic story of the Targaryen family will attract everyone obsessed with "Game of Thrones". It premieres this summer on Netflix.

CONSTELLATION - A curious fantasy starring Noomi Rapace as an astronaut returning to Earth after a gruesome accident to find that all is not well back home either. On Apple TV+

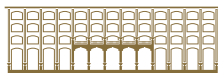
SUGAR - Colin Farrell stars as Detective Sugar, who will delve into Hollywood's dirtiest secrets to find the missing daughter of an influential producer. On Apple TV+ in April

BLACK DOVES - Another British spy drama, starring Keira Knightley and Ben Whishaw. A miniseries with only six episodes.

THE DIPLOMAT - Second season of the political thriller (with elements of parody), in which Keri Russell plays the role of the American ambassador in London, trying to prevent another world war.

MR. & MRS. SMITH - Another remake works with the material from the 2005 feature film, in which Angelina Jolie and Brad Pitt were husband and wife, but also rival spies. They are replaced here by Donald Glover and Phoebe Waller-Bridge.





**ASTOR GARDEN  
HOTEL**

Sts. Constantine and Helena Resort

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



**ASTOR GARDEN  
HOTEL**

Sts. Constantine and Helena Resort

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



**ensana**  
AQUAHOUSE HOTEL

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



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

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



**HOTEL  
PRIMORSKI**

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



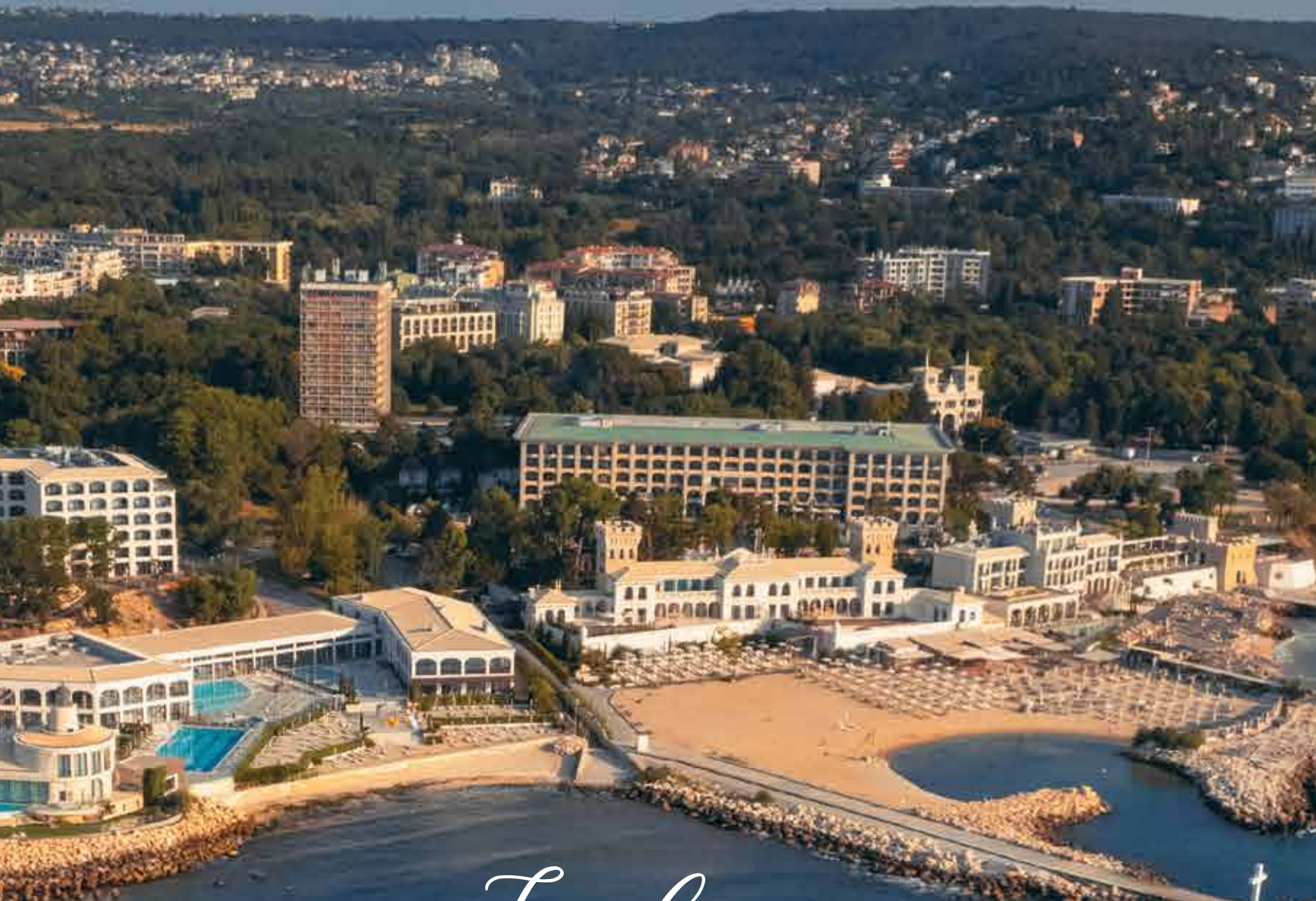
THERMAL & BEACH

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





SEA. SPA. CULINARY  
DESTINATION.



*Find us*

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



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

# ВИНО И ПЪТЕШЕСТВИЯ

## DRINK AND TRAVEL

Шест дестинации, които ще ви позволят да съчетаем по чудесен начин две от най-големите удоволствия в живота

Six destinations that will allow you to wonderfully combine two of life's greatest pleasures

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / By KALIN ANGELOV  
Фотография / Photography iSTOCK

Пътешествията и хубавото вино са две от най-безспорните радости в живота. А най-хубавото е, че чудесно се съчетават една с друга. Bulgaria ON AIR ви предлага шест от най-интересните винени дестинации в Европа през тази година - от закътаните български градчета до световната столица на шампанското.

Travel and fine wine are two of life's greatest joys. And the best thing is that they perfectly match each other.

Bulgaria ON AIR offers you six of the most interesting wine destinations in Europe this year - from the hidden Bulgarian towns to the world capital of champagne.



## ИСПАНИЯ: РИОХА

### SPAIN: RIOJA

Сгушена на юг от Пиренеите и предпазена от мразовитите северни ветрове, долината на Риоха е била винарски център още по времето на древните финикийци. Днес от тук произлизат най-добрите испански вина, а дори и по-евтините бутилки с надпис Риожа са гаранция за приемливо качество. Тук доминира специфичният местен сорт темпранило, макар че се среща също гарнача (зренаш), масуело (каринян) и някои сортове за бели вина, като виура и малвазия.

Столицата Логроньо е не само красив град, но и истински кулинарен рай, с безброй тапас барове, където можете да опитате във вид на хапки всичко, което предлага испанската земя. А ако сте по-авантюристично настроени, всяка година на 29 юни в градчето Аро се провежда традиционната "битка с вино", на която сте поканени да поливате и пръскате всеки срещнат, и да получите същото в замяна. Макар че, честно казано, ни е жал за виното.

Едно от обясненията за изключителните качества на вината от Риоха е необичайният климат в долината, който се отличава от всички съседни области. Той е полупустинен, в приятен контраст с влажните и гъждовни северни провинции на страната, и в същото време прохладен, за разлика от мадридското плато или Андалусия. Дните с преобладавания са не повече от седем месечно, независимо по кое време гоидете тук. Май и юни са особено приятни, със средна дневна температура около 20 градуса по Целзий.

*Как да стигнете:* България Еър през Мадрид

Nestled south of the Pyrenees and protected from the cold northerly winds, the Rioja Valley has been a wine production center since the time of the ancient Phoenicians. The best Spanish wines originate here, and even the cheaper bottles bearing the inscription "Rioja" guarantee an acceptable quality. The local Tempranillo variety dominates here, although there is also the Garnacha, Mazuelo (Carignan) and some other white wine grape varieties, like Viura and Malvasia.

The capital of Logrono is not only a beautiful city but a true culinary paradise with countless tapas bars, where one can try everything the Spanish land offers in the form of appetizers. The more adventurous travellers can visit the town of Haro, where there is a wine battle every year on June 29, where everyone sprays everyone else with wine. Quite frankly, it's a waste of wine.

One of the explanations for the exceptional qualities of Rioja wines is the unusual climate in the valley, which differs from all neighbouring areas. It is semi-desert, in pleasant contrast to the humid and rainy northern provinces of the country, and at the same time cool, unlike the Madrid plateau or Andalusia. Rainy days are no more than seven per month, no matter what time you come here. May and June are particularly pleasant, with an average daily temperature of around 20 degrees Celsius.

*How to get there:* with Bulgaria Air through Madrid











## БЪЛГАРИЯ: ТРАКИЙСКАТА НИЗИНА И МЕЛНИК BULGARIA: THRACIAN PLAIN AND MELNIK

Българското винарство преживява небивал възход в последните години - отчасти благодарение на по-сериозното финансиране, но и поради съзряването на пазара, толкова непретенциозен до преди 10-15 години.

Виненият туризъм обаче доста време сякаш изоставаше и не бяха много избите, които могат да предложат и някакво преживяване към продукта си. Голямото изключение бе Мелник: най-малкият град в България (325 жители) открай време е популярна дестинация. Възрожденската архитектура му придава особен чар; но все пак главната причина да го посетите е виното. Заради мекия си климат и специфичните почви регионът около Мелник дава изключителни вина, а местният сорт Широка мелнишка лоза някога бил сред любимите на самия сър Уинстън Чърчил. Между другото от 14 до 16 февруари, покрай празника на винарите, има дни на отворените врати във всички местни винарни.

Разходката до близкия Роженски манастир с изключителните му стенописи само може да допълни удоволствието.

Ако обаче предпочитате да опознаете модерното българско винарство, по-добре е да обиколите избите в други два от общо петте винарски региона в страната: прословутата Розова долина, сгушена в полите на Стара планина, и особено Тракийската низина, където са повечето от най-модерните изби в страната.

*Как да стигнете:* До Мелник с автомобил (180 км от София)

Bulgarian winemaking has seen an unprecedented upsurge in recent years - partly thanks to the more serious financing, but also because the market, which was very unpretentious some 10-15 years ago, has now matured.

Wine tourism, however, seemed to be behind and there still are only a few cellars that offer some type of experience with their products. The exception here was Melnik - the smallest town in Bulgaria (population of 325) has been a popular destination for a while. Its national revival period architecture gives the town a peculiar charming look, but wine remains the main reason to visit it. Thanks to its soft climate and unique soil, the nearby region yields exquisite wines, while the local Shiroka Melnishka (Broadleaved Melnik) wine grape variety was once among the favourite wines of Sir Winston Churchill himself. By the way, all local cellars have open doors days between February 14 and 16, which is the traditional Bulgarian holiday of winemakers.

The walk to the nearby Rozhen Monastery, with its exceptional mural paintings, can only add to the pleasure.

However, if you prefer to get to know modern Bulgarian winemaking, it is better to visit the cellars in two other of the five wine regions in the country: the infamous Rose Valley, nestled in the foothills of Stara Planina, and especially the Thracian Plain, where you can find the majority of the most modern wineries in the country.

*How to get there:* Melnik is less than two hours drive from Sofia (180 km)

## АВСТРИЯ: ВАХАУ AUSTRIA: WACHAU

Австрийското вино си остава една от най-добре пазените тайни: с високо качество и все още относително ниски цени. Самата Виена с нейните уютни малки винарни, наречени *heurigen*, е достатъчно привлекателна дестинация. Но за да опознаете истински австрийското вино, по-добре се разхожете по Вахау, на по-малко от 80 км от столицата. Това е една закътана долина по течението на Дунав, между градовете Мелк и Кремс, където се прави най-доброто бяло вино на Австрия. Доминирано е от два основни сорта: ризлинг и местния грюнер велтлинер. Почвите и климатичните условия правят това вино подходящо за стареене - най-добрите партиди, наречени *Smaragd*, могат да отлежават и по 20 години.

Самата местност също има с какво да плени туриста. Градовете са запазили старинния си облик, над Мелк се намира и прочутото Мелкско абатство, споменато от Умберто Еко в "Името на розата", а околностите са изпъстрени със замъци или поне с развалините им, какъвто е случаят с Агщайн (една от най-хубавите гледки, които ще видите през живота си).

Климатът е специфичен - с мразовити зими и топли, но сухи лета. Май е добро време за посещение, тогава можете да разчитате на температури между 14 и 20 градуса по Целзий.

*Как да стигнете:* България Еър през Виена

Austrian wine remains one of the best-kept secrets. It is high quality and still has relatively low prices. The city of Vienna itself, with its cosy little *heurigen* wineries, is an attractive enough destination, but in order for one to really experience Austrian wine, it is best to visit Wachau, located less than 80 km away from the capital. This is a secluded valley along the Danube, sitting between the towns of Melk and Krems, where the best Austrian white wine is made. It is dominated by two main varieties - Riesling and Gruner Veltliners. The soil and climatic conditions make this wine suitable for ageing - the best batches, called *Smaragd*, can be aged for 20 years.

The location itself is also captivating for tourists. The towns have retained their old looks; the famous Melk Abbey, mentioned in Umberto Eco's "The Name of the Rose", is located nearby, while the surrounding region is home to old castles and their ruins, like the Aggstein Castle (a breathtaking view).

The climate is specific - with frosty winters and warm but dry summers. May is a good time to visit because then you can usually count on temperatures between 14 and 20 degrees Celsius.

*How to get there:* with Bulgaria Air through Vienna









## ФРАНЦИЯ: ШАМПАН

## FRANCE: CHAMPAGNE

Когато кажем вино, повечето хора първо си представят Франция - което е резултат както на много десетилетия усърдна реклама, така и на несъмненото качество.

Вино във Франция се прави навсякъде, от мъглите на Артуа и Бретан до блатата на Прованс. Но прочутите винени региони са четири: Шампан, Бургундия, Бордо и долината на Лоара. От тях най-известният е несъмнено Шампан - но не и най-посещаваният, което го прави още по-привлекателен.

Забележителният град в областта е Реймс - с неговата катедрала, видяла коронациите на почти всички френски крале, и с неговите специалитети като шунка с кисело зеле и свински крачета. В Реймс са и централите на някои известни производители на шампанско, като Taittinger и Ruinart, но истинското сърце на винарския регион е градчето Еперне, на около 30 км. А в близкото село Отвийер е гробът на Пиер Периньон, или Дом Периньон - легендарния създател на шампанското. "Легендарен", защото маркир гостопочтеният абат от XVII век да е подобрил значително някои процеси във винопроизводството, шампанското във вида, в който го познаваме, с палавите мехурчета, се появява чак през XIX век. Загължителната туристическа програма включва старинното градче Ланер

и Домреми, родното място на Жана Д'Арк. Юни и юли са чудесно време да посетите Шампан - летата тук са приятно прохладни. *Как да стигнете:* с България Еър през Париж

When wine is mentioned, the first thing that comes to most people's minds is France. This is the result of years-long diligent advertising and undoubted quality. Wine is made everywhere in France, from the fogs of Artois and Brittany to the swampy Provence. There are four famous wine regions, however - Champagne, Burgundy, Bordeaux and the Loire Valley. Of these four, Champagne is certainly the most famous, but not the most visited one, which makes it even more attractive.

The notable city in the region is Reims with its cathedral that has seen the coronation of almost all French kings, and its culinary specialties, like hams with sauerkraut and pig's feet. Reims is home to the headquarters of some famous Champagne producers, like Taittinger and Ruinart, but some 30 km away lies the town of Epernay, which is the true heart of the wine region. The grave of champagne's legendary creator Dom Pierre Perignon, or Dom Perignon, is located in the nearby village of Hautvillers. "Legendary", because although the venerable abbot from the 12th century might have significantly improved some winemaking processes, the classical bubbly champagne as we know it emerged only in the 19th century. It is worth also seeing the old town of Langres and Domremy-la-Pucelle, which is the birthplace of Joan of Arc.

June and July are great times to visit Champagne - summers here are pleasantly cool. *How to get there:* with Bulgaria Air through Paris

# ИТАЛИЯ: ВАЛДОБИАДЕНЕ И ФРАНЧАКОРТА

## ITALY: VALDOBBIADENE AND FRANCIACORTA

Шампанското е нещо прекрасно, но не и от финансова гледна точка. Една също толкова качествена, но по-достъпна алтернатива са италианските пенливи вина. Най-популярното е просеко, но имайте предвид, че далеч не всяко газирано вино от Италия заслужава това име. "Просеко" е старото име на сорта грозде, който днес се нарича "глера", а също и името на региона, в който се произвежда вино от него - множество живописни планински долини в провинциите Венето и Фриули, начело с Валдобиадене.

Не мислете обаче, че качествените италиански пенливи вина се изчерпват с просеко. Не по-малко прочути са и продуктите на Франчакорта - винарски регион, чието име означава буквално "късата Франция", и който се намира в Ломбардия, на стотина километра източно от Милано, между планината Орфано и приказно красивото езеро Изео.

Особените форми на релефа в тази местност се дължат на някогашен ледник. Климатът е мек, а почвите, легнали върху варовиков слои, са идеални за създаване на първокласни бели вина. За разлика от шампанското обаче, в тукашните купажи вместо пино мюние се използва пино блан. От 2001 съществува и специален "винен път", по който можете да опознаете всички най-интересни винарни в региона. А ако идличните пейзажи ви омръзват, Милано с неговите оживени улици и луксозни бутици е услужливо близо.

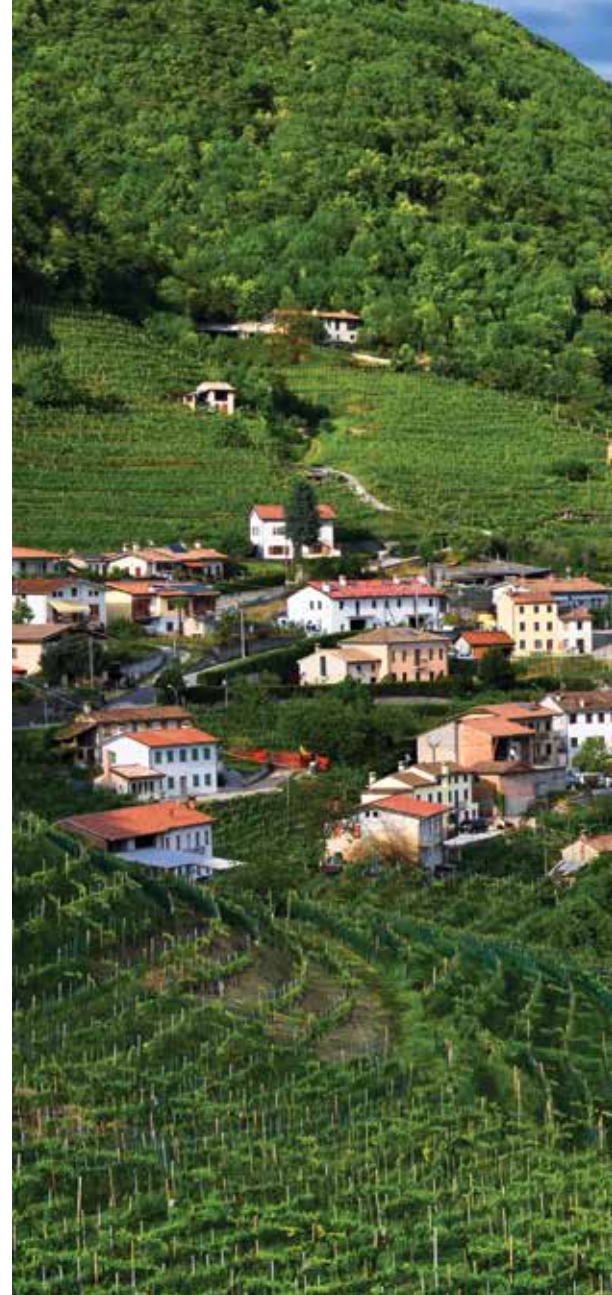
*Как да стигнете:* България Еър през Милано

Champagne is a wonderful thing, but not from a financial point of view. An equally high-quality but more affordable alternative is Italian sparkling wines. The most popular is prosecco, but keep in mind that not every sparkling wine from Italy deserves this name. "Prosecco" is the old name of the grape variety, which today is called "glera", and also the name of the region where wine is produced from it - many picturesque mountain valleys in the provinces of Veneto and Friuli, headed by Valdobbiadene.

However, don't think that quality Italian sparkling wines stop with prosecco. No less famous are the products of Franciacorta - a wine region whose name literally means "short France" and which is located in Lombardy, a hundred kilometres east of Milan, between Mount Orfano and the fabulously beautiful Lake Iseo.

The special forms of relief in this area are due to a former glacier. The climate is mild and the soils, lying on a limestone layer, are ideal for creating first-class white wines. Unlike champagne, however, the local blends use pinot blanc instead of pinot meunier. Since 2001, there has also been a special "wine route" on which you can explore all the most interesting wineries in the region. And if the idyllic landscapes bore you, Milan, with its lively streets and luxury boutiques, is conveniently close by.

*How to get there:* with Bulgaria Air via Milan











## УНГАРИЯ: ЕГЕР HUNGARY: EGER



Унгария има три прочути винени региона. Вилани, на юг до границата с Хърватия, се слави с червени вина, напомнящи бордо; в Токай, на североизток, се произвеждат несравними десертни вина. Но най-интересната дестинация за винените туристи е Егер, на около 140 км източно от Будапеща. Тукашната средновековна крепост е сцена на една от най-значимите битки срещу османските нашественици. Според легендата малобройните защитници на стените честичко се подкрепяли с по глътка червено вино, а нападателите, незнаещи какво е това, сметнали, че пият бича кръв. Оттогава най-прочутото местно вино, купаж на основаната на сорта кекфранкош (blaufrankisch), се нарича именно Викавер - бича кръв.

Крепостта, както и обширните подземни изби на архиепископския дворец, са задължителни за посетителите, но още по-задължително е да отскочите до намиращата се в близост Долина на хубавите жени, където в пещери в самия хълм се погласяват цели 45 различни изби, във всяка от които можете спокойно да гезустирате. Слег което произнасянето на унгарското име на местността, Szepasszonyvolgy, става вече напълно изключено.

Имайте предвид, че летните месеци тук са необикновено горещи. По-приятни варианти за посещение са пролетта и особено есента. Как да стигнете: на 150 км от Будапеща

There are three famous wine regions in Hungary. Villany, located in the South near the border with Croatia, is famous for its red wines, reminiscent of Bordeaux; unique dessert wines are being made in the north-eastern region of Tokaj. However, the most interesting destination for wine tourists is Eger, located around 140 km east of Budapest. The local medieval fortress saw one of the most important battles against the Ottoman invaders. Legend says that the few defenders of the fortress often had a sip of red wine for strength, while the invaders, unaware of what this was, thought the defenders were drinking bull's blood. Hence the famous local wine, a Blaufrankisch-based mix called Bikaver, or bull's blood.

The fortress and the vast underground cellars of the Abbey are a mandatory stop for visitors, but what's even more important is to visit nearby Valley of the Beautiful Women, where there are 45 different cellars situated within the hill itself, each of which offers wine tastings.

After these wine tastings, pronouncing the Hungarian name for the area, Szepasszonyvolgy, becomes impossible. Do note that the summer months here are unusually hot. More pleasant options to visit are spring and especially autumn.

*How to get there:* 150 km from Budapest



## ЕДНА ЧАШКА ЗА ЗДРАВЕ

Нито един вид алкохол не може без уговорки да бъде наречен полезен за тялото - макар че мнозина биха казали, че помага на душата да понесе абсурдите на съвременния свят. Но ако все пак има напитка, която при умерена употреба да носи и здравословен ефект, това е виното. Особено червеното.

Последното уточнение вероятно ще натъжи мнозина от нас, които смятат бялото вино за по-леко и деликатно. Но истината е, че то е и по-богато на захари - средно 1.4 грама за 180-милилитрова чаша, докато при червеното вино това съдържание е едва 0.9 грама.

Освен това червеното, благодарение на факта, че се прави от целия плод на гроздето, съдържа повече полезни вещества от растителен произход - полифеноли. Някои от тях подпомагат сърдечно-съдовата система, други - мозъка. Има дори едно, което според учените забавя стареенето.

Все повече учени сочат именно виното като обяснение на прословутия "френски парадокс": французите, една от нациите, които най-много злоупотребяват с наситени мазнини, са в същото време и страната с най-малък дял сърдечно-съдови заболявания в Европа. Все още не е доказано кате-

горично, но доминиращото мнение е, че това е свързано с редовната консумация на червено вино. Предполага се, че някои съдържащи се в него вещества повишават нивата на HDL - така наречения "добър" холестерол, и укрепват кръвоносните съдове. Сред тези вещества са кверцетинът - флаваноид, който се съдържа също в червения лук, каперсите и още доста зеленчуци, и антоцианините. Но с най-големи надежди е натоварен ресвератролът - или още 3,5,4'-трихидрокси-транс-стилбен. Не се тревожете, няма да се загълбочаваме повече със сложните имена. Само ще кажем, че това е вещество, което се освобождава в някои растения при нараняване, или когато растението е нападнато от бактерии или гъбички. Богати на ресвератрол са гроздето, боровинките, малините и дори фъстъците.

Това вещество не само укрепва съдовете, но и понижава лошия холестерол и предпазва от коронарна болест на сърцето. За съжаление обаче това не е зелена светлина да пиете неограничени количества вино: полезният ефект се запазва само при умерена консумация. При повече от чаша дневно той е напълно зачеркнат от вредното въздействие на алкохола. ■

## A GLASS MAKES YOU HEALTHIER

No type of alcohol can unreservedly be called beneficial for the body - although many would say that it helps the soul to bear the absurdities of the modern world. But if there is a drink that, when used in moderation, also has a healthy effect, it is wine. Especially the red one.

The last clarification will probably sadden many of us who consider white wine to be lighter and more delicate. But the truth is that it is also richer in sugars - an average of 1.4 grams per 180-milliliter glass, while for red wine this content is only 0.9 grams.

In addition, red, thanks to the fact that it is made from the whole fruit of the grape, contains more useful substances of plant origin - polyphenols. Some of them support the cardiovascular system, others - the brain. There's even one that scientists say slows down ageing.

More and more scientists are pointing to wine as an explanation for the notorious "French paradox": the French, one of the nations that abuse saturated fat the most, are at the same time the country with the lowest rate of cardiovascular disease in Europe. It has not yet been conclusively proven, but the dominant opinion is that it is related to the regular consumption of red wine.

It is assumed that certain substances contained in it increase the levels of HDL - the so-called "good" cholesterol, and strengthen blood vessels. Among these substances are quercetin - a flavonoid that is also found in red onions, capers and many other vegetables, and anthocyanins. But resveratrol - or 3,5,4'-trihydroxy-trans-stilbene - is loaded with the greatest hopes. Don't worry, we won't delve further into the complex names. We will just say that it is a substance that is released in some plants when injured, or when the plant is attacked by bacteria or fungi. Grapes, blueberries, raspberries and even peanuts are rich in resveratrol.

This substance not only strengthens the vessels but also lowers bad cholesterol and protects against coronary heart disease. Unfortunately, however, this is not a green light to drink unlimited amounts of wine: the beneficial effect is preserved only with moderate consumption. With more than a glass a day, it is completely erased by the harmful effects of alcohol. ■



# МИНКОВ БROTHERS

WINE CELLAR

HERITAGE. TRADITION. FAMILY. LIFE.



Сгушена в последните гънки на Стара планина и в близост до бреговете на Черно море, изба Братя Минкови повече от две десетилетия е част от новия винарски пулс на България.

Когато чуete Братя Минкови, в съзнанието ви се появяват темите за стария и класически, български Каберне Совиньон, елегантната и пикантна Сира и прекрасните червени купажи, направени с внимание и отлежаващи в прецизно избрани, подходящи за съответния сорт бъчви.

Вълнуващи са експерименталните вина ЕНОТЕКА, с великолепият расов Ризлинг, сложният и задълбочен

Рубин, елегантният, фриволен Каберне Фран и вълнуващият му бленд с Каберне Совиньон в последният ни Project 7.

Във всяко едно от вината ни е оставен отпечатъкът на хората, които са се грижили за тяхното създаване.

Кое е това, което ни прави по-различни? Думата е гръбнак – при нас работят хора с гръбнак и вината ни имат здрав, гъвкав и устойчив гръбнак, готови да устоят на всякакви условия на времето и да живеят с години в перфектна форма и здраве. Това е нашата философия – ние отдаваме значение на устойчивостта, стойността и дълголетие.

# РОДЕНИ ЕДИН ЗА ДРУГ BORN FOR EACH OTHER

Виното и доброто сирене просто са орисани един на друг. Как обаче да ги комбинираме така, че да се получи хармонична връзка вместо развог и трагедии.

Wine and good cheese are destined for one another. How to mix them though so we have a harmonious relationship and not divorces and tragedies?

## КАМАМБЕР САМЕМБЕРТ

Мекото сирене с лека плесен, произвежда се от непастеризирано краве мляко. Произхожда от френската област Нормандия и е родствено с бри, но с малко по-зрял вкус.

*Виното:* изборът е деликатен, защото вкусът му се комбинира подчертано зле с някои вина. Шампанско и шенин блан са добър избор, както и отлежало бордо.

Soft cheese with a touch of mold, made from unpasteurized cow's milk. It comes from the French region of Normandy and is a relative of brie, only with a slightly more mature taste.

The wine: the choice is delicate as its taste gets

along distinctively bad with some types of wine. Champaign and Chenin Blanc are good choice, as well as vintage Bordeaux.

## ЕДАМ EDAM

Холандско полутвърдо или твърдо сирене от краве мляко, което се пресова. Носи името на едноименния град край Алкмаар.

*Виното:* подходящо е за широк кръг вина – каберне, мерло, пино ноар, а също и ризлинг.

Dutch medium-hard or hard cow's milk cheese – a pressed one. It is named after the town of the same name located near Alkmaar.

The wine: it is compatible with wide range of wines – Cabernet, Merlot, Pinot Noir, and also Riesling.

## ЕМЕНТАЛ EMMENTALER

Швейцарско сирене, което се прави от прясно краве мляко и зрее поне четири месеца. Вкусът е мек, с подчертани нотки на ядки.

Много подходящо е за фондю.

*Виното:* хармонира отлично с младо божоле

или с класическия френски шедьовър Шато-ньоф-дю-пап. От белите подходящо е совиньон блан.

Swiss cheese made of raw cow's milk that has to be aged for a minimum of four months. It is soft in taste, with distinct kernel tinge and is very suitable for making a fondue.

The wine: young Beaujolais or the classical French chef-d'oeuvre Chateau Neuf du Pape are excellent to accompany this cheese. And also Sauvignon Blanc - from the white wines.

## БЪЛГАРСКО САЛАМУРЕНО BULGARIAN BRINE CHEESE

Нашето „обикновено“ бяло сирене всъщност е идеално за комбиниране с вино, като изборът зависи от млякото, от което е произведено – овчето и козето изискват по-тежки вина.

*Виното:* млади червени вина, примерно български рубин, а също сух ризлинг или гръцка рецина.

Our "regular" white cheese is in fact ideal to accompany wine and the choice depends on the



type of milk from which the cheese was made – sheep and goat cheese require heavier wines. The wine: young red wines such as Bulgarian Rubin, as well as dry Riesling or Greek Retsina.

#### **ГОРГОНДЗОЛА** **GORGONZOLA**

Класическо италианско синьо сирене, макар че пеницилиновата плесен, която го създава, всъщност е зеленикава. Почти кремообразно.

*Виното:* острият вкус на сиренето изисква сладко вино – например токайско от Унгария, испански москател или френски сотерн.

Classical Italian blue cheese, although the penicillin mold that makes it is in fact greenish.

This cheese is almost creamy. The wine: The sharp taste of this cheese requires sweet wine – say, Tokay from Hungary, Spanish Moscatel or French Sauternes.

#### **ГРЮЕР** **GRUYERE**

Наречено на селцето в Швейцария, откъдето произхожда, това сирене се прави от

пряно краве мляко (за една пита отиват 400 литра).

*Виното:* по-тежко вино би приглушило деликатния вкус на грюер, затова подберете нещо по-леко: българска гъмза или пък италианско санджовезе.

Named after the Swiss town from which it originates, this cheese is made from raw cow's milk (400 liters for a cake).

The wine: a heavier wine would suppress the delicate taste of gruyere, so you better choose something lighter: Bulgarian Gamza or Italian Sangiovese.

#### **ПАРМЕЗАН** **PARMIGIANO**

У нас, кой знае защо, е известно с френското си име. В действителност се нарича пармиджано, защото се прави в областта около Парма, Италия. Твърдо сирене с неповторим вкус.

*Виното:* пармезанът прекрасно подчертава вкуса на леки, плодови бели вина, например шардоне.

In Bulgaria it is known with its French name parmesan. In fact it originates in the region Parma in Italy, hence the name – Parmigiano. It is a hard cheese with unique taste. The wine: parmigiano is excellent to emphasize the taste of light, white wines such as Chardonnay.

#### **РОКФОР** **ROQUEFORT**

Често го наричат Крал на сирената. Френско синьо сирене, което се прави от млякото на специална порода овце и узрява във варовиковите пещери край едноименния граф.

*Виното:* силният му аромат подхожда на сладки вина, примерно порто или семийон.

It is often called “The King of Cheese”. French blue cheese made from the milk of a special breed of sheep and aging in the limestone caves near the town of the same name.

The wine: its strong flavor requires sweet wines such as Porto or Semillon. ■



ВСЕКИ ДЕН  
СПОРТНИ  
РЕПОРТАЖИ  
И ВСИЧКО ЗА  
СВЕТОВНИЯ И  
БЪЛГАРСКИЯ ФУТБОЛ



# НОВИ КРИЛЕ, НОВИ ПРИКЛЮЧЕНИЯ

Полет от ново поколение с Airbus A220



ПРИЯТЕН  
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ  
ЕМОЦИИ



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



# РАЗВЕНЧАНИТЕ МИТОВЕ ЗА ИТАЛИАНСКАТА КУХНЯ

Пица, пармезан, карбонара, тирамису - истината за тях далеч не е такава,  
каквато се опитват да ни внушат италианците





Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография iSTOCK

**Е**дно любопитно изследване обиколи интернет преди година: коя е най-популярната чуждестранна кухня във всяка европейска страна. Резултатите едва ли ще ви изненадат. В Германия и Австрия най-популярната чуждестранна кухня е турската - разбираемо при многомилонната турска диаспора. Във Великобритания на върха е индийската кухня, в Нидерландия - суринамската. Но извън тези изключения, родени от колониализма или трудовата миграция, навсякъде другаде картината е хомогенна. Във всички останали европейски страни - от България до Ейре и от Норвегия до Малта - най-популярната "вносна" кухня е италианската. Е, има и още едно изключение - самата Италия. Там най-популярната чуждестранна кухня е китайската. Но ако в повечето страни съотношението местна - чужда кулинария е от порядъка на три към едно, две към едно, дори едно към едно, в Италия местната храна превъзхожда вноската приблизително 20 към 1.

**ПРИ ТОВА ТУК НЕ СТАВА ДУМА САМО ЗА БЕЗОБИДНИ** предпочитания към едни или други вкусове. Популярността на италианската кухня е от жизненоважно значение за страната: според различните методики за изчисление, хранителният сектор допринася между 15 и 25% от Брутния вътрешен продукт. В парично измерение хранителният сектор е генерирал 575 милиарда евро по данни от 2022. А за 2023 числото ще е още по-голямо, ако се съди по междинните данни до септември, сочещи нови 7% ръст. В хранителния сектор на Италия са заети около 4 милиона души; в страната има 740,000 ферми, 70,000 предприятия за хранителни стоки, 330,000 ресторанта и закусвални. Международната експанзия на италианската кухня изглежда неугържима: през 2022 моцарелата за пръв път в историята изпревари камамбера като най-продаваното сирене във Франция.

**ВСИЧКО ТОВА ОБЯСНЯВА ЗАЩО ИТАЛИАНСКАТА КУХНЯ** е и една от ►

► най-консервативните. Вероятно сте попадали на популярни клипчета като онова с италианския готвач, възмутен от предположението на английска ТВ водеща, че в пастата карбонара може да се добави шунка. "Ако баба ми имаше колела, щеше да е велосипед", кресна разяреният италианец. Никъде другаде кулинарните правила не се спазват с такова внимание. За истинска карбонара се използва дори не бекон, а гуанчале - сушени свински бузи. И не се добавя сметана. Върху пицата не може да се слага ананас. Спагетите не се чупят при варене, и се ядат само с вилица, без лъжица. Капучино може да се пие само до обяд. И така нататък, и така нататък. Тези настойчиво съблюжавани поверия са само ехо от огромните усилия, които индустрията и италианската държава полагат за опазване на традиционните рецепти и съставки, и на запазените географски имена за произход. В крайна сметка от тези традиции зависи благосъстоянието на страната.

**САМО ЧЕ НАПОСЛЕДЪК СЕ ЧУВАТ ВСЕ ПОВЕЧЕ ГЛАСОВЕ,** че въпросните "традиции" всъщност не са никакви традиции, а измислици, родени в последните няколко десетилетия. И че дори такива стълбове на италианската кухня като карбонара, пармезан, тирамису и пица не са изконни италиански храни, а новости, зад някои от които се крие силно влияние отвън. Най-гръмкия от тези гласове е на Алберто Гранди, професор по обществена история от Пармския университет, който написа бестселър, развенчаващ италианските кулинарни митове (заглавието ѝ е "Denominazione di Origine Inventata" - "измислено наименование за произход"), и в последните години води изключително популярен подкаст по тази тема. Нещата, които Гранди твърди - че сосът за пицата и карбонарата идват от Америка, и че пармезанът няма нищо общо с това, което е бил в миналото - го превърнаха в обществен враг, прицел на нападки и на заплахи за физическо насилие. "Това са реакции като на кучето на Павлов", обясни самият Гранди в интервю за Neue Zürcher Zeitung. "Не схващам защо толкова хора ме нападат - та аз не оспорвам качеството на италианската храна и италианските продукти. Само реконструирам действителната им история". Ето как изглежда тази "действителна история" при някои от най-прочутите италиански храни.

**ПИЦАТА.** Най-прочутият символ на италианската кухня всъщност е бил почти неизвестен в Италия до Втората световна война. Разбира се, изтъненото тесто, поръсено с различни продукти и изпечено



в пещ, е познато във всички средиземноморски кухни от векове - от Мароко до Ливан и от Италия до Турция. Самата гума pizza произлиза от древногръцкото pitta, а то на свой ред е заемка от арамейски. В някои от средиземноморските градове на Южна Италия, начело с Неапол, подобни храни са били популярни сред най-бедните слоеве на населението, но са се продавали на улицата. Първата истинска "пицериия" според Гранди е отворена в Ню Йорк през 1911, пак там е измислен и класическият сос за пица. В края на Втората световна война, докато напредват на север из Италия, американските войници от италиански произход са изумени, че никъде няма пицериия. Масовата им поява из Италия е чак през 70-те и 80-те години - под американско влияние.

Всъщност много от днешните италиански кулинарни икони са извървели същия път: те са били слабо популярни регионални ястия, пренесени в Америка от емигрантите и после завърнали се, леко усъвършенствани. В победена Италия след войната американското културно влияние е огромно: всичко, което идва отвъд океана, се харесва. Особено ако има италиански корен. Гранди обяснява това като "изобретяване на традиция" - термин, въведен от британския историк Ерик Хобсбаум. Когато един народ е лишен от идентичността си, когато е поставен на колена, той си измисля традиции, на които да се опре, обясни Гранди през The Financial Times.

в пещ, е познато във всички средиземноморски кухни от векове - от Мароко до Ливан и от Италия до Турция. Самата гума pizza произлиза от древногръцкото pitta, а то на свой ред е заемка от арамейски. В някои от средиземноморските градове на Южна Италия, начело с Неапол, подобни храни са били популярни сред най-бедните слоеве на населението, но са се продавали на улицата. Първата истинска "пицериия" според Гранди е отворена в Ню Йорк през 1911, пак там е измислен и класическият сос за пица. В края на Втората световна война, докато напредват на север из Италия, американските войници от италиански произход са изумени, че никъде няма пицериия. Масовата им поява из Италия е чак през 70-те и 80-те години - под американско влияние.

**КАРБОНАРА.** Това е една от най-маниакално пазените италиански рецепти. Съставките за нищо на света не бива да се променят: гуанчале, или свински бузи, яйчен жълтък, сирене пекорино романо (то е доста по-солено от другите типове пекорино) и черен пипер. Всякаква корекция тук се възприема като нападка срещу италианската идентичност. Но всъщност, както твърдят историците, пастата "карбонара" изобщо не е италианска, и няма нищо общо с някогашните възгледари (carbonari). Допреди Втората световна война няма нито едно споменаване за подобна рецепта. Смята се, че тя е била приготвена за пръв път за една официална вечеря, давана в Италия за британския политик Харолд Макмилън и американски офицери през 1944. В острия дефицит за продукти готвачът Ренато Гуаланди трябвало да разчита на гоставките от американската армия - бекон, сметана,



сирене и яйца на прах (по същия начин, от американските хуманитарни помощи, се ражда емблематичният гнес за Берлин къривурст). Първото споменаване на "карбонара" в ресторантско меню е от 1952 година, но ресторантът не е в Италия, а в Чикаго. Колкото до "автентичното" гуанчале, то се използва в карбонара едва от 90-те години. Преди това рецептата е била с обикновен бекон.

**ПАСТА.** Днес пастата във всичките ѝ стотици форми - спагети, равиоли, тортелини, пенне, строцарети, талятеле и така нататък - е също толкова неизменна част от италианския живот като късото еспресо. Навсякъде в ресторантите тя се предлага като primo piatto (първо ястие) и ще ви гледат странно, ако я пропуснете. И сериозно ще ви се разсърдят, ако се усъмните в нейната италианска автентичност.

Още в Древния Рим са се хранели с лентички от тънко разточено пшенично тесто, наречени lagana - само че те са били пържени. В ранното Средновековие lagana мутира в ястие от слоеве тесто с плънка между тях - далечен претеча на гнешната лазаня. Но пастата в днешния ѝ смисъл

се появява в Италия чак след XIII век. Легендата твърди, че Марко Поло я донесъл от Далечния Изток, но това е измислица, непочиваща на никакви сигурни факти. Така или иначе, дълбоките корени на пастата на Апенините са извън съмнение. Но гнешната ѝ доминация в менюто на италианците е новост. Възрастни хора, родени през първата половина на XX век, си спомнят, че като деца са ядели паста най-много веднъж седмично. До икономическото чудо през 50-те и 60-те Италия е била доста бедна страна; в менюта са доминирали картофите и бобът, които днес не са от първите продукти, които бихме свързали с италианската кухня. Много от най-популярните съвременни рецепти за паста са били строго регионални ястия, отнесени от емигранти в Америка, и чак след връщането си оттам са станали популярни на национално ниво.

**ПАНЕТОНЕ.** Този бухнал сладкиш с форма на купол, донякъде подобен на нашия козунак, се е превърнал в неизменна част от италианската Колега. А напоследък - и от българската. Купувачите на фабрично произведени panettone в българските супермаркети сигурно с известна тъга си

представят как е изглеждал този десерт в оригиналния си вид, дело не на фабрични машини, а на майстори пекари.

Но всъщност именно това е оригиналният вид на panettone - продукт, роден във фабриките. Преди началото на XX век този сладък хляб е съществувал в района на Милано, но е бил плосък, корав хляб с шепи стафиди в него. Фабрикантът Анджело Мота измислил съвременната рецепта с бухналия, пухкав десерт с форма на купол. После модерният panettone станал толкова популярен, че и малките пекарни се отказали от традиционната рецепта и започнали да го правя по същия начин.

**ПАРМЕЗАН.** Пармското сирене съществува от около хилядолетие. Но то е изглеждало по съвсем груг начин само допреди век. В Италия се отнасят с насмешка към "американския пармезан", произвеждан в щата Уисконсин, но Алберто Гранди настоява, че той е много по-близо до оригиналната рецепта. В миналото parmigiano е било сирене с дебела черна кора, значително по-мазно и меко от днешното. Всъщност тест за качеството му е било при притискане питата да пусне капка мляко. В началото на XX век емигранти от Емилия-Романя отнесли тази рецепта в Уисконсин, където тя се запазва и до днес. В района на Парма обаче мекото някога сирене станало твърдо и много по-плътно.

**ТИРАМИСУ.** Неизкоренимата легенда твърди, че този десерт (името му се превежда като "повдигни ме") е измислен през XIX век от съдържателката на бордей в Тревизо като афродизиак за клиентите. Но легендата не почива на никакви факти: няма нито едно споменаване на този десерт преди 70-те години на XX век (всъщност първата статия, в която срещаме названието tiramisù, е в австралийски вестник от 1978). Собствениците на ресторанта Le Vecchie в Тревизо настояват, че първото тирамису е било измислено от Алба ди Пило, съпругата на собственика, през декември 1969, и е част от менюто им от 1972. Но и това твърдение предизвиква ожесточени спорове - и даже една заплаха със съдебно дело. "В една нормална страна едва ли на някого би му пукало кога е измислена някаква торта", казва Гранди. Според него маниакалното "опазване" на традициите е нелепо - в края на краищата всяка традиция някога е била иновация, която се е оказала успешна. Към това бихме добавили само още едно изречение: едва ли има значение какви са корените и колко дълга е историята на италианската кухня. Онова, което има значение, е, че е божествена. ■

# DEBUNKING THE ITALIAN FOOD MYTHS

Pizza, parmiggiano, carbonara, tiramisu - their true story is far from what most Italians believe

By KONSTANTIN TOMOV / Photography iSTOCK

A curious survey went around the internet a year ago: what is the most popular foreign cuisine in each European country? The results will hardly surprise you. In Germany and Austria, the most popular foreign cuisine is Turkish - understandable with the multi-million Turkish diaspora. In the UK, Indian cuisine is at the top, in the Netherlands - Surinamese. But outside of these exceptions born of colonialism or labour migration, everywhere else the picture is homogeneous. In all other European countries - from Bulgaria to Ireland and from Norway to Malta - the most popular "imported" cuisine is Italian. Well, there is one more exception - Italy itself. The most popular foreign cuisine there is Chinese. But if in most countries the ratio of local to foreign cuisine is of the order of three to one, two to one, even one to one, in Italy local food outnumbered imported food by approximately 20 to 1.

**MOREOVER, THIS IS NOT JUST ABOUT HARMLESS PREFERENCES** for one or another taste. The popularity of Italian cuisine is of vital importance to the country: according to different calculation methods, the food sector contributes between 15 and 25% of the Gross Domestic Product. In monetary terms, the food sector generated €575 billion in 2022 only. And for 2023, the number will be even higher, judging by interim data up to September, pointing to a further 7% growth. Italy's food sector employs around 4 million people; there are 740,000 farms, 70,000 food businesses, 330,000 restaurants and cafeterias in the country. The international expansion of Italian cuisine seems unstoppable: in 2022, mozzarella overtook Camembert as the best-selling cheese in France for the first time in history.

**ALL THIS EXPLAINS WHY ITALIAN CUISINE IS ALSO** one of the most conserva-



tive. You've probably come across popular clips like the one with the Italian chef outraged by an English TV presenter's suggestion that ham could be added to pasta carbonara. "If my grandmother had wheels, she would be a bicycle," shouted the enraged Italian. Nowhere else are culinary rules followed with such care. For real carbonara, you should not use ham or even bacon but only guanciale - dried pork cheeks. And no cream is to be added. You can't put pineapple on pizza. You don't break spaghetti when cooking them, and you eat them with a fork only, no spoon. A cappuccino can only be drunk until noon. And so on. These tenaciously observed beliefs are only an echo of the enormous efforts made by the industry and the Italian state to preserve traditional recipes and ingredients and protected geographical names of origin. After all, the well-being of the country depends on these traditions.



**BUT RECENTLY, MORE AND MORE VOICES** are being heard that the "traditions" in question are not traditions at all, but inventions born in the last few decades. And that even such pillars of Italian cuisine as carbonara, parmigiano, tiramisu and pizza are not original Italian foods, but novelties, behind some of which there is a strong influence from abroad. The loudest of these voices is that of Alberto Grandi, a professor of social history at the University of Parma, who wrote a bestseller debunking Italian culinary myths ("Denominazione di Origine Inventata" - "invented designation of origin"), and in recent years hosts a hugely popular podcast on the subject. The things Grandi claims -- that pizza sauce and carbonara come from America, and that Parmigiano cheese has nothing to do with what it used to be -- have made him a public enemy, the target of attacks and threats of physical violence. "These are reactions like Pavlov's

dog," explained Grandi himself in an interview with the *Neue Zürcher Zeitung*. "I don't understand why so many people attack me - I'm not disputing the quality of Italian food and Italian products. I'm just reconstructing their actual history." Here's what that "actual history" looks like for some of Italy's most famous foods.

**THE PIZZA.** The most famous symbol of Italian cuisine was actually almost unknown in Italy until World War II. Of course, the thin dough sprinkled with various products and baked in an oven has been known in all Mediterranean cuisines for centuries - from Morocco to Lebanon and from Italy to Turkey. The word pizza itself comes from the ancient Greek pitta, which in turn is a loanword from Aramaic. In some of the Mediterranean cities of southern Italy, namely Naples, such foods were popular among the poorest strata of the population but were sold on the street.

According to Grandi, the first real "pizzeria" was opened in New York in 1911, where the classic pizza sauce was also invented. At the end of World War II, while advancing north through Italy, American soldiers of Italian descent were amazed that there were no pizzerias anywhere. Their mass appearance in Italy was only in the 70s and 80s - under American influence.

Many of today's Italian culinary icons followed the same path: they were marginally popular regional dishes brought to America by emigrants and then returned, slightly refined. In the defeated post-war Italy, the American cultural influence was enormous: everything that came from across the ocean was liked. Especially if it had Italian roots. Grandi explains this as the "invention of tradition," a term coined by the British historian Eric Hobsbawm. When a nation is stripped of its identity, when it is brought to its knees, it invents traditions to lean on, Grandi explained to *The Financial Times*. ▶

► **CARBONARA.** This is one of the most obsessively kept Italian recipes. The ingredients should never, ever be changed: guanciale (pork cheeks), egg yolk, pecorino romano cheese (it is quite a bit saltier than other types of pecorino), and black pepper. Any correction here is perceived as an attack on the Italian identity. But, as historians claim, carbonara pasta is not Italian at all and has nothing to do with the former coal miners (carbonari). There is not a single mention of such a recipe before World War II. It is believed to have been prepared for the first time for an official dinner given in Italy for British politician Harold Macmillan and American officers in 1944. In the acute shortage of produce, chef Renato Gualandi had to rely on supplies from the American army - bacon, cream, cheese and powdered eggs (in the same way, from American humanitarian aid, the now iconic Berlin currywurst was born). The first mention of "carbonara" in a restaurant menu is from 1952 - however, the restaurant is not in Italy, but in Chicago. As for "authentic" guanciale, it has only been used in carbonara since the 1990s. Previously, the recipe was with plain bacon.

**PASTA.** Today, pasta in all its hundreds of forms - spaghetti, ravioli, tortellini, penne, strozzapreti, tagliatelle and so on - is as invariable a part of

Italian life as the shot of espresso. Everywhere in restaurants it is offered as a primo piatto (first course) and you will get strange looks if you try to skip it. And they'll get seriously mad at you if you question its Italian authenticity.

As early as Ancient Rome, people here ate strips of thinly rolled wheat dough called lagana - only they were fried. In the early Middle Ages, lagana mutated into a dish of layers of dough with a filling in between - a distant forerunner of today's lasagna. But pasta in its present sense did not appear in Italy until after the XIII century. Legend claims that Marco Polo brought it from the Far East, but this is fiction, not based on any reliable facts. Either way, the deep roots of pasta in the Apennines are beyond doubt. But its current dominance in the menu of Italians is a novelty. Adults born in the first half of the 20th century remember eating pasta at most once a week as children. Until the economic miracle of the 1950s and 1960s, Italy was a fairly poor country; the tables were dominated by potatoes and beans, which today are not among the first products we would associate with Italian cuisine. Many of the most popular modern pasta recipes were strictly regional dishes brought by emigrants to America, and only after their return did they become popular nationally.

**PANETTONE.** This puffy, dome-shaped pastry, somewhat similar to our kozunak, has become an invariable part of the Italian Christmas. And lately - also of the Bulgarian one. Buyers of factory-produced panettone in Bulgarian supermarkets must imagine with some sadness how this dessert looked in its original form, the work not of factory machines, but of master bakers.

But in fact, this is exactly the original type of panettone - a product born in factories. Before the turn of the Twentieth century, this sweet bread existed in the Milan area, but it was a flat, hard loaf with a handful of raisins in it. A fabricant named Angelo Motta came up with the modern recipe for the puffy, fluffy, dome-shaped dessert. Then the modern panettone became so popular that even small bakeries abandoned the traditional recipe and started making it the same way.

**PARMIGGIANO.** Parma cheese has been around for about a millennium. But it looked completely different just a century ago. In Italy, the "American parmesan" produced in the state of Wisconsin is derided, but Alberto Grandi insists that it is much closer to the original recipe. In the past, parmigiano was a cheese with a thick black rind, significantly fattier and softer than today. A test of its quality was when pressing the pita to release a drop of milk. At the beginning of the 20th century, emigrants from Emilia-Romagna took this recipe to Wisconsin, where it remains to this day. In the Parma region, however, the once-soft cheese became hard and much denser.

**TIRAMISU.** The ineradicable legend claims that this dessert (its name translates as "lift me up") was invented in the 19th century by the owner of a brothel in Treviso as an aphrodisiac for customers. But the legend does not rest on any facts: there is not a single mention of this dessert before the 1970s (in fact, the first article in which we find the name tiramisù is in an Australian newspaper from 1978). The owners of the Le Beccherie restaurant in Treviso insist that the first tiramisù was invented by Alba di Pillo, the owner's wife, in December 1969, and has been on their menu since 1972. But this claim, too, has been hotly contested - and even threatened with a lawsuit. "In a normal country, hardly anyone would care when a cake was invented," Grandi says. According to him, the obsessive "preservation" of traditions is ridiculous - after all, every tradition was once an innovation that turned out to be successful. To this we would add just one more sentence: it hardly matters what the roots are and how long the history of Italian cuisine is. The only thing that matters is that it is divine. ■



Италиански селяни приготвят макарони, гравюра от XIX век  
Italian village people preparing macaroni, a XIX century engraving

АПТЕКА  puls.bg

ПО-ЗДРАВИ ВСЕКИ ДЕН



Доставки в  
цялата страна



Всеки месец атрактивни  
промоционални предложения



Послегвай  
apteka.puls.bg

# ПРАВИЛА ЗА ПРЕВОЗ НА БАГАЖ ПО ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР

Всички пътници на „България Еър“ имат право на превоз на безплатен ръчен багаж 10 кг + дамска чанта/лаптоп в салона, а в зависимост от избраната класа и тарифа и на регистриран багаж (в багажника на самолета). Превозът на багаж по редовните линии е съобразен и с някои общи правила и политиката на „България Еър“ които трябва да имате предвид. Авиокомпания „България Еър“ спазва системата PIECE CONCEPT, базирана на броя, теглото и размерите на чекирания багаж.

## BAGGAGE ALLOWANCE ON BULGARIA AIR FLIGHTS

All passengers of Bulgaria Air are entitled to free carriage of cabin baggage 10 kg + personal item/laptop, as well depending on the chosen class of service and fare to a checked baggage (in the luggage compartment of the airplane). Baggage transportation on regular flights is based on some general rules and the policy of Bulgaria Air, which you should consider. Bulgaria Air baggage policy complies with the **PIECE CONCEPT** system based on the quantity, weight and dimensions of the checked-in baggage.



### ПРЕВОЗ НА БЕЗПЛАТЕН БАГАЖ В ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР

Всички пътници на България Еър имат право на превоз на безплатен ръчен багаж в салона и регистриран багаж /в багажника на самолета/, в зависимост от избраната тарифа. Безплатните норми за брой и тегло на багажа могат да бъдат различни, в зависимост от класата на пътуване /бизнес или икономична/, както и от тарифата, по която е издаден билета. Превозът на багаж по редовните линии е съобразен и с някои общи правила и политиката на България Еър, които трябва да имате предвид.

**ПОЛИТИКА ЗА ПРЕВОЗ НА БАГАЖ ПО ПОЛЕТИ, ИЗПЪЛНЯВАНИ ОТ БЪЛГАРИЯ ЕЪР**  
Авиокомпания България Еър въвежда по линиите си правила за превоз на багаж за билети, издадени след 2 май 2011г. Системата PIECE CONCEPT е базирана на броя, теглото и размерите на чекирания багаж.

#### ТАРИФИ БЕЗ РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

Класа на обслужване – икономична класа

Набор на безплатен багаж - 1 брой ръчен багаж до 10 кг и размери 55x40x23 см (сумарна дължина до 118 см)\* и 1 дамска чанта/лаптоп.

*\*Сумата от външните размери на дължината, височината и широчината на багажа /l+h+w/. При пътуване от някоя от гръцките дестинации (Солун, Атина, Родос, Корфу или Хераклион) регистриран багаж или свръхбагаж може да бъде заявен само чрез издателя на билета или през Центъра за обслужване на клиенти по имейл на [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg) или телефон +359 2 40 20 400.*

#### ТАКСИ ЗА БАГАЖ

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

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

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

Такса 15 EUR – Варна, Бургас

> В случай на по-тежък, по-обемнен или допълнителен чекиран багаж се прилагат стандартните условия на България Еър.

> Регистриран багаж може да бъде закупен преди полет на летище или чрез издателя на билета.

> Сумата, доплатена за регистриран багаж за билети, издадени по тарифа без регистриран багаж, не подлежи на възстановяване.

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

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

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

#### ТАРИФИ С РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

#### ПО МЕЖДУНАРОДНИ И ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

##### КЛАСА НА ОБСЛУЖВАНЕ – БИЗНЕС КЛАСА

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

### BAGGAGE ALLOWANCE ON BULGARIA AIR FLIGHTS

All passengers of Bulgaria Air are entitled to free carriage of cabin baggage and checked baggage (in the luggage compartment of the airplane) depending on the chosen fare.

Free allowances for pieces and weight of baggage may vary depending on the travel class (business or economy) and the fare on which the ticket has been issued. Baggage transportation on regular lines also conforms to some general rules and the policy of Bulgaria Air, which you should consider.

### BAGGAGE POLICY ON FLIGHTS OPERATED BY BULGARIA AIR

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

#### FARES WITHOUT CHECKED BAGGAGE

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

Class of service – Economy class

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

Fees for checked baggage carriage:

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

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

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

Fee 15 EUR - Varna, Burgas

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

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

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

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

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

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

#### FARES WITH CHECKED-IN BAGGAGE

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

#### INTERNATIONAL AND DOMESTIC FLIGHTS

##### CLASS OF SERVICE - BUSINESS CLASS

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

##### CLASS OF SERVICE - ECONOMY CLASS

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

*\*The maximum allowed volume is the sum of the external length, height and width of the*



## КЛАСА НА ОБСЛУЖВАНЕ – ИКОНОМИЧНА КЛАСА

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

### ИЗКЛЮЧЕНИЯ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Правото на два броя багаж за притежатели на златна карта FLY MORE и CCB Club и за билети, заплатени с кобрандирана карта България Еър и ЦКБ, както и карта Visa Platinum от ЦКБ, е само за полети, при които опериращ превозвач е авиокомпания България Еър.

### ТАКСИ ЗА СВРЪХБАГАЖ - МЕЖДУНАРОДНИ ЛИНИИ

За тегло на багажа между 23 кг и 32 кг - цена 50 EUR

За следните дестинации: Лисабон, Магриг, Малага, Палма де Майорка, Тел Авив\*, Москва, Санкт Петербург, Амстердам, Париж, Лондон\* и Барселона таксата е в размер на 60 EUR.

За големина на багажа между 158 см\* и 203 см\* - цена 70 EUR

За следните дестинации: Лисабон, Магриг, Малага, Палма де Майорка, Тел Авив\*, Москва, Санкт Петербург, Амстердам, Париж, Лондон\* и Барселона таксата е в размер на 80 EUR.

За големина на багажа между 203 см\* и 280 см\* - цена 100 EUR

За следните дестинации: Лисабон, Магриг, Малага, Палма де Майорка, Тел Авив\*, Москва, Санкт Петербург, Амстердам, Париж, Лондон\* и Барселона таксата е в размер на 120 EUR.

Допълнителна бройка - втори багаж до 23 кг до 158 см\* - цена 50 EUR

За следните дестинации: Лисабон, Магриг, Малага, Палма де Майорка, Тел Авив\*, Москва, Санкт Петербург, Амстердам, Париж, Лондон\* и Барселона таксата е в размер на 60 EUR

Допълнителна бройка - трети багаж до 23 кг до 158 см\* - цена 100 EUR

За следните дестинации: Лисабон, Магриг, Малага, Палма де Майорка, Тел Авив\*, Москва, Санкт Петербург, Амстердам, Париж, Лондон\* и Барселона таксата е в размер на 120 EUR.

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

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

### ТАКСИ ЗА СВРЪХБАГАЖ - ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

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

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

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

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

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

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

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

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

baggage/l+h+w/.

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

### EXCEPTIONS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### EXCESS BAGGAGE FEES – INTERNATIONAL FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg - 50 EUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### EXCESS BAGGAGE FEES – DOMESTIC FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg - 15 euros

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

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

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

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

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

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

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

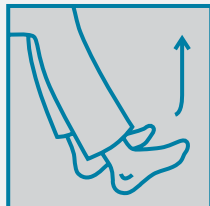
For more information please check Bulgaria Air's website [www.air.bg](http://www.air.bg).

## ГОТОВИ ЗА ПОЛЕТ

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

## FIT TO FLY

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



### ХОДИЛА

10 пъти

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



### ГЛЕЗЕНИ

15 пъти

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



### КОЛЕНЕ

30 пъти

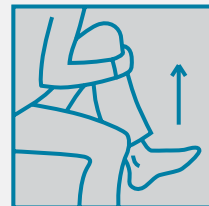
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



### РАМЕНЕ

5 пъти

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



### КРАКА

10 пъти

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



### ГРЪБ И РЪЦЕ

15 пъти

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

### FEET

10 times

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

### ANKLES

15 times

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

### KNEES

30 times

Raise your legs, tensing the muscles in your thighs.

### SHOULDERS

5 times

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

### LEGS

10 times

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

### BACK AND ARMS

15 times

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

## ДА СЕ ЛЕТИ НЕ Е СТРАШНО

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

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

## RELAX!

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

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

## ПО ВРЕМЕ НА ПОЛЕТ

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

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

## DURING THE FLIGHT

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

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

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

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

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

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

## REDUCING JETLAG

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

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

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

# УДОБСТВО И БЕЗОПАСНОСТ ВЪВ ВЪЗДУХА

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

## ВАШЕТО ЗДРАВЕ

Ако имате притеснения за здравето си, свързани с пътуването, и особено ако страдате от дихателни или сърдечно-съдови заболявания, посетете лекаря си преди замиване. Аптеките могат да Ви предложат лекар-ства без рецепта, но нашият съвет е винаги да се консултирате с лекар, който е най-подходящ за Вас.

## ВАШИЯТ БАГАЖ

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

## СРОКЪТ ЗА ЯВЯВАНЕ НА ЛЕТИЩЕТО

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

## ВАШАТА СИГУРНОСТ

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

## ВАШИЯТ РЪЧЕН БАГАЖ

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

## ПУШЕНЕТО

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

## УПЪТВЕНИЯТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Преди замиване и пристигане кабинният състав на „България Ер“ ще Ви запознае с правилата за безопасност в самолета. Упътването включва съветения за предпазните колани, кислородните маски, изходите, аварийното напускане на самолета, спасителните жилетки. Молим за Вашето внимание по време на демонстрацията. Разгледайте инструкцията за безопасност в самолета, която е в джоба на седалката пред Вас.

## КАБИНЕН ЕКИПАЖ

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

## ПРИ ПРИСТИГАНЕ

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

# YOUR COMFORT AND SAFETY IN THE AIR

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

## YOUR HEALTH

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

## YOUR LUGGAGE

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

## YOUR CHECK IN DEADLINE

Arrive early at the airport. Give yourself plenty of time to check-in, shop and board. Check-in times vary from airport to airport and from destination to destination. Please, inform yourself well in advance to avoid delays/cancellations.

## YOUR SECURITY

Do read and follow the security requirements. Do not agree to carry other people's items with you. Never leave your luggage unattended. Store personal knives, scissors and other sharp objects safely inside your suitcase or hold luggage. If you do not, airport security staff will stop you taking them aboard in your cabin luggage.

## YOUR HAND LUGGAGE

Please store heavy items underneath the seat in front of you. Stow lighter items in the overhead luggage racks. Please ensure you do not block access to the emergency exits, and do not block the aisle. Please open the overhead lockers with caution: items there may have become disturbed and may fall onto the seats below.

## SMOKING

Smoking onboard is dangerous. All Bulgaria Air flights are non-smoking and cabin crew are under strict instructions to monitor observance. Please do not smoke in the lavatories; they are equipped with smoke sensors.

## THE SAFETY BRIEFING

Before departure and on approach, Bulgaria Air cabin crew will demonstrate the rules of safety on board our aircraft. The briefing includes information on your seatbelt, how to use your oxygen mask, how to locate exits, how to leave the aircraft in an emergency, and how to use your lifejacket. Please spare a moment to watch their demonstration. Please also consult the illustrated Safety on Board leaflet in the seat pocket in front of you.

## YOUR CABIN CREW

The Bulgaria Air flight attendants are on board to provide you with top class inflight service and ensure your safety at all times. Please do not hesitate to use the overhead attendant call button and share comments or request service from your flight attendant.

## AT THE DESTINATION AIRPORT

Have your luggage identification tags ready to help you find your luggage. Give yourself some time for initial acclimatisation with the weather and environment of your destination.

От 6 ноември 2006 г. в Европейския съюз са в сила нови мерки за сигурност, които ограничават количеството течности в ръчния багаж. Те трябва да са в самостоятелни опаковки до 100 мл всяка и общо до 1 л, поставени в самозапечатващ се прозрачен плик, който подлежи на проверка от служителите по сигурността. Ограниченията се отнасят за следните течности: вода, напитки, супи, сиропи, гримове, кремове, лосиони, гелове, парфюми, дезодоранти, спрейове, паста за зъби, лъна за бръснене и не включват медикаменти и бебешки храни за ползване по време на пътуването, но те подлежат на проверка.

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

### Уважаеми пътници,

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

всякакви видове огнестрелно оръжие / катапулти и харпуни / имитации на огнестрелно оръжие, в това число детски играчки / оръжейни части, с изключение на уреди за телескопично виждане / пожарогасители / електрошокови уреди / брадви, секири, сатъри, томахавки / лъкове, къси копия / всякакви заострени метални предмети, които могат да послужат за нараняване / ножове, независимо от предназначението им / саби, мечове / бръсначи, скапелци / ножици, с режеща част, по-дълга от 6 см / бормашини, отвертки, клещи, чукове / кънки за лег / всички видове спортни стикове, бухалки, щетки и тояги / всички видове оборудване за бойни спортове / амуниции, гранати, мина, военни експлозиви / детонатори / газ и газови контейнери / всякакви пиротехнически средства / хлор, парализиращи спрейове, съзотворен газ / терпентин, разредител и аерозолна боя / напитки с над 70% съдържание на алкохол.

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

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

### Dear passengers,

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

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



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

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

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

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

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

Бойните и опасни породи се приемат за превоз само като карго.

Пътниците, които желаят да пътуват с домашен любимец (куче или котка), предварително трябва да се запознаят с инструкциите за превоз на домашни любимци на авиокомпанията на [www.air.bg](http://www.air.bg) и да спазват всички условия на регламент 576/2013. Регламентът е задължителен за всички страни членки на ЕС. По време на check-in документите на любимеца, ще бъдат обстойно проверени. Паспортът трябва да отговаря на общоприетия международен образец.

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

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

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

container are 110 x 65 x 70 cm.

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

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

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

The fighting and dangerous breeds are accepted for carriage

only as cargo.

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

## Upgrade to business class, за да е перфектно

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

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

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

Важно е да се отбележи, че при полет с прекачване трябва да се спазват разрешението за превоз на багаж и на другия превозвач. Съветваме Ви да заявите UPGRADE минимум 2 часа преди излитане на полета от София, за да се насладите и на кетъринга като част от

всичките предимства. Таксата за услугата Upgrade е 50 евро\* в посока по вътрешни линии и 100 евро\* в посока по международни линии.

Можете да закупите Upgrade чрез Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg), както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета или на летището преди полет.

\*За отсечката Лондон – София таксата е 100 паунда.

## Upgrade to business class to be perfect

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

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

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

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

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

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

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

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



## Добавете повече удобство към Вашето пътуване!

Как? Като запазите своето място с допълнително пространство и повече комфорт срещу такса от 20 евро на посока, или изберете своето предпочитано място, близо до изхода, срещу такса от 10 евро на посока. Услугата е налична за директните полети, изпълнявани от авиокомпанията. Сега имате с повече пространство и комфорт са разположени на 3 ред и аварен изход, а тези на 4

ред можете да резервирате като предпочитани, поради близостта им до изхода и възможността бързо да се отправите към крайната точка или трансферния си пункт. Можете да заявите и заплатите своето място чрез Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg), както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета и на летището преди полета. Съветваме Ви да заявите услугата предварително, за да си

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

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

## Travel even more comfortable

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

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

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

for you and to save time at the airport.

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

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



## Пътуване на деца без придружител

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

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

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

• За деца между 5 и 11 г. се осигурява служител, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, както и такъв, който да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс UM такса в размер на 50 евро на отсечка за международни полети и 30 евро за вътрешни полети. За София – Лондон таксата е 60 евро, а за Лондон – София е 60 паунда.

• По желание на родителите, деца от 12 до 18 г. могат също да се възползват от услугата

срещу заплащане на UM таксата. На тях се предоставя същата услуга като за деца между 5 и 11 г. За да се възползват от услугата, е необходимо да отправите запитването си поне 2 седмици преди полета на [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg).

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

Една стюаргеса може да придружава две деца от едно семейство – братя и сестри, които пътуват заедно. За тях се заплаща една UM такса.

## Unaccompanied minors flying

Trust the Bulgaria Air service for unaccompanied minors and let them flying without any worries!

• For children between 3 and 5 years old we provide an escort – flight attendant who will pick up the child from the person who is escorting him/her at the departure airport, will be next to the child during all airport procedures until boarding the plane, personally take care of the child's safe journey during the flight and will hand him/her over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus 50% of

the one-way fare in the M class and two-way airport taxes for the escort flight attendant.

• For children between 5 and 11 years old a staff member is provided to welcome the child from the escorting person at the departure airport, as well as a person to hand him over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus a UM fee of EUR 50 in direction for international flights and EUR 30 in direction for domestic flights. For Sofia – London the fee is EUR 60 and for London – Sofia is GBP 60.

• Per parents request, children between 12 and 18 years old could also take advantage of

the service, against payment of the UM fee. They are provided the same service as for children between 5 and 11 years of age.

In order to take advantage of the service, you should make your inquiry at least two weeks prior to the flight at [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg)

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

THE FACE OF

**Bulgaria Air**

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



**Airbus A220-300**



**Airbus A220-100**



**Airbus A320-214**



**Airbus A320-214**



**Airbus A319-112**



**Boeing 737-300**



**Embraer 190-100**

## CODESHARE PARTNERS

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



SOFIA – MADRID  
MADRID – LAS PALMAS / TENERIFE



Sofia – Doha / Bucharest / Varna / Burgas



A STAR ALLIANCE MEMBER

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



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



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



SOFIA – AMSTERDAM



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



VARNNA/BURGAS – SOFIA – BUCHAREST

# Дестинации Destinations



## CODESHARE PARTNERS

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

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

## SPA PARTNERS

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

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

## INTERLINE PARTNERS:

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

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



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

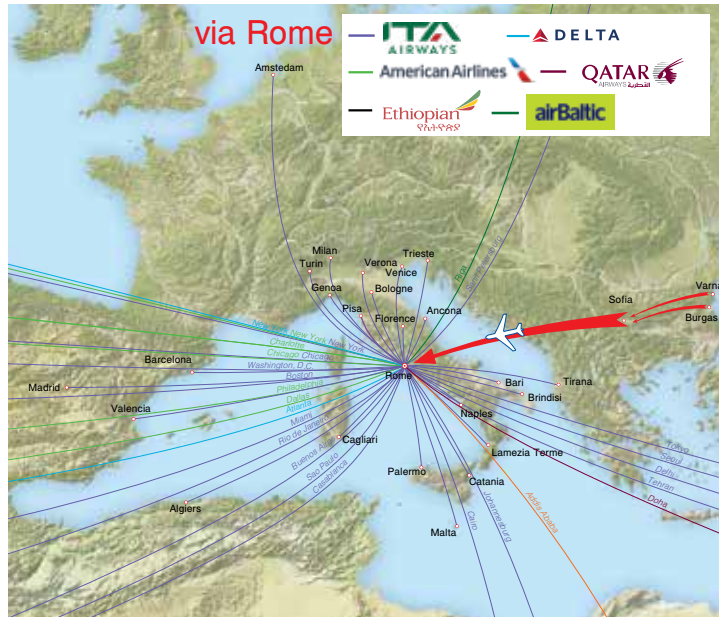
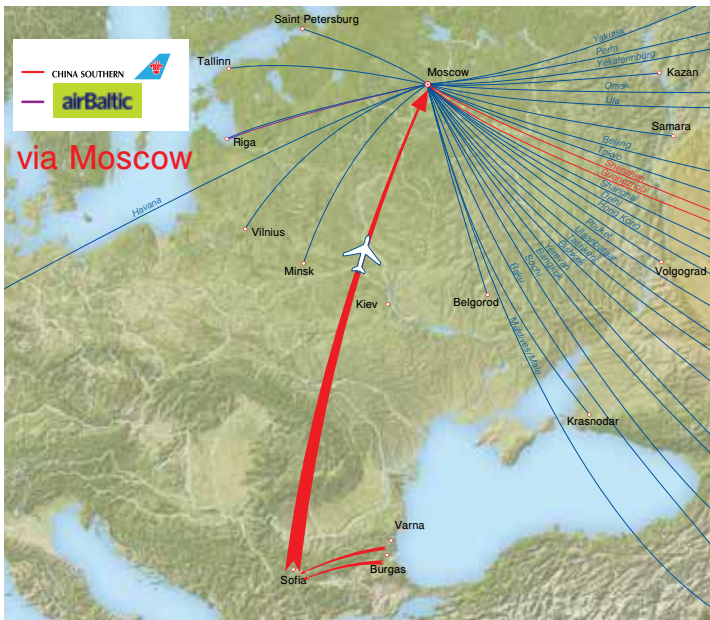


# Летете до Всяка точка на света с България Еър и партньори.













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



# БЪЛГАРИЯ ЕЪР: Къде да ни намерите?

## BULGARIA AIR: Where to find us?

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



# Забравете света и открийте своя...

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

Разберу как на: <https://campinggradina.com/prices>



За повече информация и резервации:

+359 888 77 33 44

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

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

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

# LÀCRIMA

SINCE 1959

