

THE INFLIGHT MAGAZINE

your complimentary copy

171 (11) / 2024

ON AIR BULGARIA

Investing
in 2025

КЪДЕ ДА ИНВЕСТИРАМЕ ПРЕЗ 2025

A Trident
Story

ИСТОРИЯ С ТРИЗЪБЦИ

21 Gift
Ideas

КОЛЕДНИ ИДЕИ

HIGH TECH BULGARIA

Konstantin Konov and Dinko Rusev, Bosch Engineering Center Sofia
Константин Конов и Динко Русев от "Босх Инженеринг Център София"

OVER A
MILLION
READERS
PER YEAR!

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg



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**



„БЪЛГАРИЯ ЕЪР“ ПОСРЕЩНА ПЕТИЯ СИ НОВ AIRBUS A220

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

както и по-широки седалки в икономична класа, предоставящи повече лично пространство и комфортно изживяване по време на полета. A220 има тиха пътническа кабина с ново модулно осветление, адаптивна климатична система и оптимизирани отделения за ръчен багаж с най-големия капацитет в категорията. Освен това е чувствително по-икономичен, изразхождайки средно с 25% по-малко гориво от конкурентните си машини, и има с до 50% по-ниски нива на шума. „България Еър“ е сред първите авиокомпании в Европа, поръчали новия Airbus A220 - общо седем самолета, чиято доставка започна през юни 2023.

BULGARIA AIR WELCOMED ITS FIFTH NEW AIRBUS A220

On September 11, Bulgaria Air welcomed its fifth new Airbus A220 aircraft, which landed at Sofia Airport directly from the manufacturer's producing plant in Canada. The aircraft, which will fly medium distances on the national carrier's international and domestic destinations, is the first of the more compact A220-100 modifications. Its board allocation is 8 seats for business class and 110 seats for economy. The registration of the new machine is LZ-LIS, following the tradition of naming aircraft after major European cities (in this case - Lisbon). Airbus A220 aircraft offer the largest windows in their class, as well as wider seats in economy class, providing more personal space and a comfortable flight experience. The A220 has a quiet passenger cabin with new modular lighting, an adaptive climate system and optimized carry-on compartments with the largest capacity in the category. It is also significantly more economical, using an average of 25% less fuel than competing machines, and has up to 50% lower noise levels. Bulgaria Air is among the first airlines in Europe to order the new Airbus A220 - a total of seven aircraft, whose delivery began in June 2023. ■





25 ГОДИНИ ЛЕТИМ ЗАЕДНО

България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

**9 | BUSINESS
ECONOMY**



26 | В България сме от правилната страна на технологичния преход

Константин Конов и Динко Русев от "Бош Инженеринг Център София", пред Bulgaria ON AIR

30 | In Bulgaria, We Are On the Right Side of the Technological Transition

10 | Числа и лица
Figures & Faces

12 | Коментар: Мирослав Сингер
Comment: Miroslav Singer

16 | Къде да инвестираме през 2025?

18 | Where to Invest in 2025?

20 | Маркус Гьориг за класическите коли

22 | Markus Gorig on Classic Carse

**37 | ANALYSIS
POLITICS**



40 | Годината на гнева

2024 оправда всички песимистични очаквания - защото вече не е важно кой, а как печели

42 | The Year of Anger

38 | Калейдоскоп
Kaleidoscope

44 | 10 неща, които не знаете за Чърчил
10 Things You Don't Know About Churchill

**49 | SCIENCE
TECHNOLOGY**



52 | Най-големите катастрофи в историята на Земята

От наводненията и вулканите до мегатопота и Голямото измиране: 11 случая, когато природата няма милост

57 | The Greatest Disasters in Earth's History

54 | Направи си сам дизел
Do It Yourself Diesel

62 | Загледани в звездите
Staring at the Stars

68 | История с тризъбец
72 | A Trident Story

78 | Средата на пътя
82 | Middle of the Road

**85 | TRAVEL
LIFESTYLE**



92 | Бургаски вечери

Пет доказателства, че южното Черноморие заслужава внимание не само през лятото

92 | Burgas Sunsets

86 | Афиш
Poster

88 | Наследството на Урагана

90 | The Hurricane's Legacy

105 | 21 идеи за Коледа
21 Christmas Ideas

114 | Големият въпрос за кашкавала

116 | The Big Kashkaval Question



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

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

CONTRIBUTORS АВТОРИ



МИРОСЛАВ СИНГЕР е чешки икономист и бивш управител на Чешката национална банка от 2010 до 2016. Доктор на икономическите науки от Питсбъргския университет. Днес е председател на надзорния съвет на Generali Ceska Poistovna. Сингер бе лектор на бизнес форума "Финанси: Уравнения и решения", организиран от Bulgaria ON AIR и Bloomberg TV Bulgaria. Публикуваният тук коментар е направен по Bloomberg TV Bulgaria.

MIROSLAV SINGER is a Czech economist and former governor of the Czech National Bank from 2010 to 2016. He holds a PhD in economics from the University of Pittsburgh. He is currently the Chairman of the Supervisory Board of Generali Ceska Poistovna. Singer was a speaker at the business forum "Finance: Equations and Solutions", organized by Bulgaria ON AIR and Bloomberg TV Bulgaria. The commentary published here was made on Bloomberg TV Bulgaria.



ДАЯНА ЦВЕТКОВА е журналист с дългогодишен опит в печатни и онлайн медии, носител на награда за разследваща журналистика от фондация „Радостина Константинова“. Днес е мениджър „Корпоративни комуникации“ в Investor Media Group.

DAYANA TSVETKOVA is a journalist with many years of experience in print and online media, winner of the Radostina Konstantinova Foundation's Award for investigative journalism. She is currently the Corporate Communications Manager at Investor Media Group.



НОВОТО BMW X3 СИГУРЕН СПЪТНИК ВЪВ ВСЯКО ПРИКЛЮЧЕНИЕ.



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

М Кар Варна

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

М Кар Плевен

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

М Кар Пловдив

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

М Кар София

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

X3 20 xDrive: Среден разход на гориво, комбиниран по WLTP в л/100 км: 6,9 л/100 км ; емисии на CO₂, комбинирани по WLTP в г/км: 156 г/км



„БЪЛГАРИЯ ЕЪР“ ЩЕ ЛЕТИ ДО БУРГАС И ПРЕЗ ЗИМАТА

"BULGARIA AIR" WILL FLY TO BURGAS IN THE WINTER AS WELL

Националният превозвач „България Еър“ ще изненада приятно своите клиенти, като продължи да оперира по вътрешната линия между София и Бургас и през студените месеци на годината, осигурявайки удобна свързаност между двата града, възможност за бизнес пътувания и трансфери до международни линии от мрежата си.

От ноември до края на зимния сезон директните полети между столицата и Бургас ще се изпълняват 3 пъти седмично - във вторник, четвъртък и неделя. Следобедните полети във вторник и четвъртък дават възможност за връзка за пристигащите от Париж, Амстердам и Рим. В неделя полетът е вечерен и е удобен за пътници, кацащи от Париж, Амстердам, Прага, Цюрих, Франкфурт, Лондон и Берлин.

Най-ниската цена за едностранен билет в икономична класа е 56 евро с включен ръчен багаж до 10 кг и дамска чанта или чанта за лаптоп, безплатен check-in и кетъринг на борда. Комфортните условия на модерните самолети Airbus A220 предлагат уютен и спокоен полет, а пътуването между София и Бургас отнема по-малко от час.

Повече информация - на www.air.bg

The national carrier "Bulgaria Air" will pleasantly surprise its customers by continuing to operate on the domestic route between Sofia and Burgas during the cold months of the year, providing convenient connectivity between the two cities, the opportunity for business trips and transfers to international routes from its network.

From November until the end of the winter season, direct flights between the capital and Burgas will be operated 3 times a week - on Tuesdays, Thursdays and Sundays. Afternoon flights on Tuesdays and Thursdays allow connections for those arriving from Paris, Amsterdam and Rome. On Sundays, the flight is evening and is convenient for passengers landing from Paris, Amsterdam, Prague, Zurich, Frankfurt, London and Berlin.

The lowest price for a one-way ticket in economy class is 56 euros, including hand luggage up to 10 kg and a handbag or laptop bag, free check-in and on-board catering. The comfortable conditions of the modern Airbus A220 aircraft offer a comfortable and relaxed flight, and the journey between Sofia and Burgas takes less than an hour.

More information - at www.air.bg ■

ИЗГОДНИ ЦЕНИ ОТ ВАРНА ДО ФРАНКФУРТ

FAVORABLE PRICES FROM VARNA TO FRANKFURT

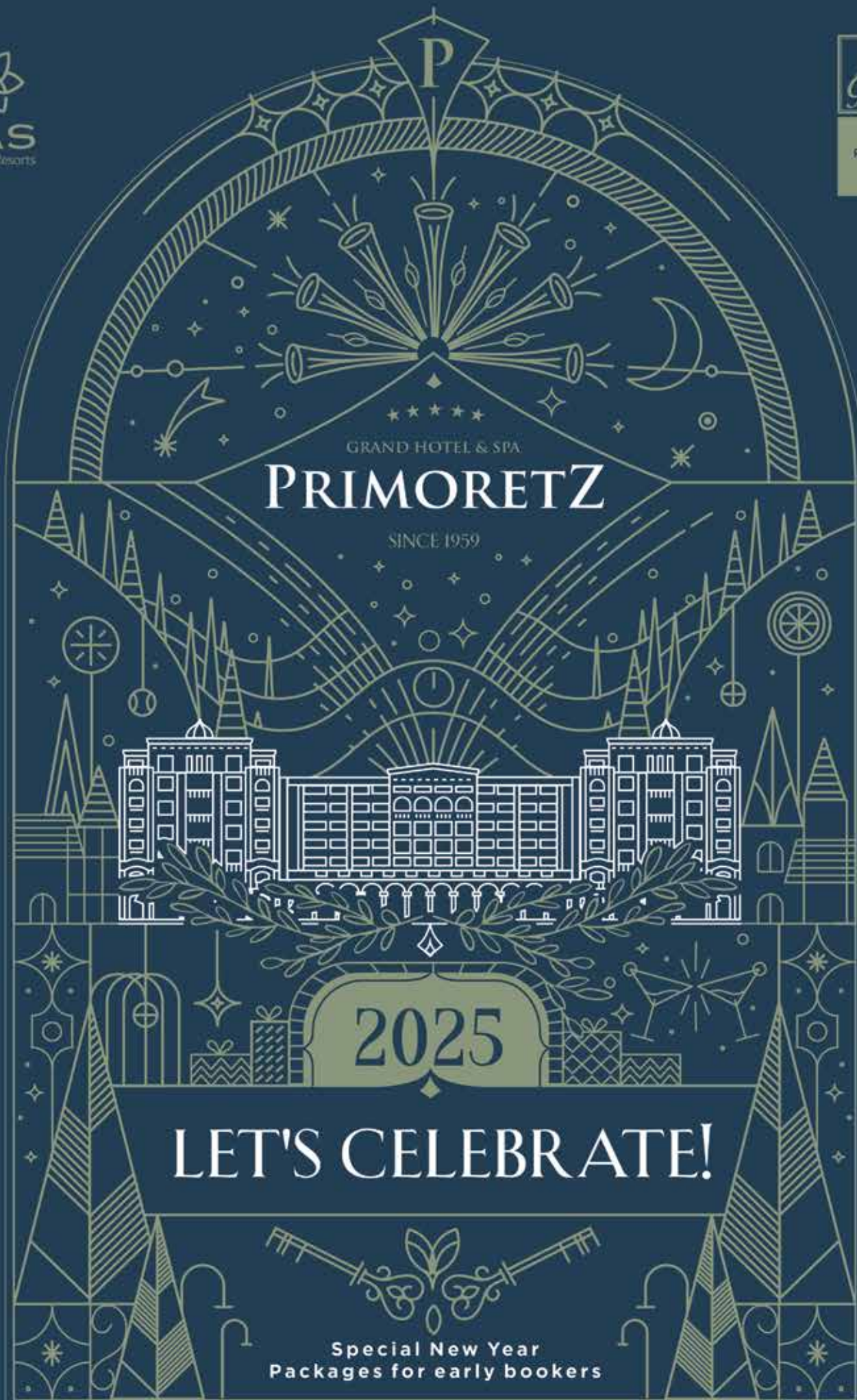
Възползвайте се от промоционалните условия на "България Еър" за директни полети от Варна до Франкфурт и обратно, на цени от 154 евро в едната посока или 310 евро двупосочно. В цената е включен един ръчен багаж до 10 кг и един персонален багаж (дамска чанта или лаптоп), топъл сандвич и напитки. В зависимост от издателя на билета може да бъде добавена такса за издаването му. Чекиран багаж до 23 кг струва 30 евро в посока, ако бъде заявен предварително, или 50 евро на летището преди полет.

Освен онлайн на www.air.bg и мобилното ни приложение Bulgaria Air, билетите могат да бъдат закупени през офисите ни в страната и чужбина, както и през агентската мрежа.

Take advantage of the promotional conditions of "Bulgaria Air" for direct flights from Varna to Frankfurt and back, at prices from 154 euros one way or 310 euros round trip. The price includes one hand luggage up to 10 kg and one personal luggage (handbag or laptop), free hot sandwich and drinks. Depending on the issuer of the ticket, an issuance fee may be added. Checked baggage up to 23 kg costs EUR 30 one way if requested in advance, or EUR 50 at the airport before the flight.

In addition to online at www.air.bg and our Bulgaria Air mobile application, tickets can be purchased through our offices in the country and abroad, as well as through the agency network. ■





Sound that moves with the times



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

B&O

16 | **КЪДЕ ДА ИНВЕСТИРАМЕ
ПРЕЗ 2025?**
WHERE TO INVEST IN 2025?



26 | **ИНТЕРВЮ: К. КОНОВ И Д. РУСЕВ**
INTERVIEW: K. KONOV AND D. RUSEV



20 | **КЛАСИЧЕСКИ АВТОМОБИЛИ**
MARKUS GORIG ON CLASSIC CARS

ЧИСЛА И ЛИЦА

FIGURES & FACES

1 630 000 000

лева ще са годишните ползи от очакваното присъединяване на България към Шенгенското пространство и по суша, показват изчисления на Института за икономически изследвания при БАН. Страната е член на Шенген по въздух и вода от началото на тази година, а наскоро Австрия потвърди, че ще оттегли вето си срещу нея и Румъния. Най-големите ползи ще са за износа на стоки и за товарния автомобилен транспорт.

EN

BGN 1.63 bn will be the annual benefit from Bulgaria's expected accession to the Schengen area by land, according to calculations by the Institute for Economic Research at the Bulgarian Academy of Sciences. The country has been a member of Schengen by air and water since the beginning of this year, and Austria recently confirmed that it will withdraw its veto against it and Romania. The biggest benefits will be for the export of goods and freight road transport. ■

227

милиона хектолитра ще е световното производство на вино през 2024 - най-ниското от 1961 година насам, показват прогнози на Международната организация по лозата и виното (OIV). Главната причина е в лошите климатични условия при много от големите производители, особено в Южното полукълбо.

EN

227 million hectoliters will be the world's wine production in 2024 - the lowest since 1961, according to forecasts by the International Organization of Vine and Wine (OIV). The main reason is poor weather conditions in many of the major producers, especially in the Southern Hemisphere. ■

117

души на милион са загинали в пътнотранспортни произшествия в българския Северен централен район, което го нарежда на пето място в Европа сред регионите с най-опасни пътища. На шесто място е българският Северозападен район, със 115 загинали на милион. Водач в негативната класация е португалският регион Алентежу със 149 фатални злополуки на милион, следват два гръцки региона (Южните егейски острови и Йонийските острови) и румънският Югозападна Олтения. Най-малко смъртни случаи на милион има в шведския Оланд (нико едната жертва), в района на Стокхолм (7 на милион), Виена и Берлин (по 9 на милион).

EN

117 people per million died in road accidents in the Bulgarian North Central region, which ranks it in fifth place in Europe among the regions with the most dangerous roads. In sixth place is the Bulgarian North Western region, with 115 deaths per million. The leader in the negative ranking is the Portuguese region of Alentejo with 149 fatal accidents per million, followed by two Greek regions (the South Aegean Islands and the Ionian Islands) and the Romanian South Western Oltenia. The fewest deaths per million are in the Swedish region of Åland (no victims), in the Stockholm region (7 per million), Vienna and Berlin (9 per million each). ■



13 500

евро е била средната годишна заплата в България през 2023 година по данни на Eurostat - при 11 800 през 2022 година. Все още възнагражденията в страната си остават най-ниските в ЕС, под тези в Унгария (16 900 евро) и Гърция (17 000 евро). Страните с най-високи заплати са Люксембург (81 100 евро), Дания (67 600 евро) и Еуре (58 700 евро). Средната годишна заплата в ЕС е 37 900 евро.

EN

13,500 euros was the average annual adjusted salary in Bulgaria in 2023 according to Eurostat data - compared to 11,800 euros in 2022. Salaries in the country still remain the lowest in the EU, below those in Hungary (16,900 euros) and Greece (17,000 euros). The countries with the highest salaries are Luxembourg (€81,100), Denmark (€67,600) and the Netherlands (€58,700). The average annual salary in the EU is €37,900. ■



Table Twins
Chair Anime

calligaris.com

 **SELAMORE**

Симеоновско шосе 120В, София
ул. "Никола Вапцаров" №5
Бизнес център "Чайка" ет.2, Варна
selamoredesign.com

essenza мебели
осветление

ул. Авксентии Велешки №36,
Пловдив
essenza.bg

ЛИХВИТЕ ЩЕ ОСТАНАТ В РАМКИТЕ НА 2-3%

Не мисля, че България провежда някаква разюздана фискална политика или прекалява с числата

Текст МИРОСЛАВ СИНГЕР / Фотография iSTOCK

Идва ли края на голямата инфлация? Според мен има три неща, които влияят на Европа в това отношение. Първо, общата липса на работна ръка. Във всички големи икономики съотношението между безработица и свободни работни места е близо до единица, и дори е под единица. Това означава, че няма дори един човек, който да търси свободно работно място - поне така е според някои икономисти. Разбира се, това съотношение води заплатите - а съответно и инфлацията - нагоре.

Второ, конкретно в случая с Европа, след руската агресия в Украйна цената на енергията драматично скочи. Това тласна допълнително инфлацията нагоре.

И трето, трябва да отчетем всички логистични усложнения в предлагането в последните години, които в резултат доведоха до ръст в цената на всичко, от което една компания има нужда. Това са

трите основни причини инфлацията в Европа да скочи толкова неочаквано.

ВАЛИДНИ ЛИ СА ВСЕ ОЩЕ тези три фактора? Не точно. Рискове в логистиката все още има, но те не затрудняват толкова бизнеса. Много ясно се вижда от данните за корабите за насипни товари по света. Намираме се отново в зоната на безопасните числа.

При енергията - да, по-скъпа е, но не и в сравнение с миналата година. А да не забравяме, че инфлацията се изчислява на годишна база. В сравнение с миналата или по-миналата година, цената на енергията е по-ниска.

Да, Европа все още страда от липса на работна ръка, но с намаляването на инфлацията благодарение на по-стриктната монетарна политика дори договарянето на заплатите вече показва, че търсенето не е толкова високо, и преговорите не са така разгорещени, колкото бяха. Накрат-

ко, забелязваме, че инфлацията се връща постепенно към числата, с които бяхме свикнали.

КАКВО ЩЕ СЕ СЛУЧВА С ЛИХВИТЕ? Мисля, че още ще намаляват, макар и вероятно по-бавно, отколкото досега. В същото време не очаквам да се окажем пак в ситуация с екстремно ниски лихви, както през 2009 и 2010 година. Това е силно невероятно. Очаквам лихвите да стигнат до 2-3 процента. Някои смятат, че това ще стане по-бавно заради силно разхлабената фискална политика или някои други фактори. Но като цяло очаквам да виждаме лихви, започващи с 2 или 3.

Когато става дума за фискална политика, не мисля, че България изпада в някаква дива фискална политика или прекалява с числата, както може би подсказват вътрешните дискусии в страната. Имате все още много нисък правителствен дълг, по-нисък дори от моята страна, която



също поддържа много стабилни показатели и при дълга, и при дефицита.

Колкото до развитите икономики, те все още в много отношения прилагат силно рестриктивна фискална политика. Това го има и в някои страни в Европа, и в Съединените щати. Разбира се, ситуацията отвъд океана се определя и от факта, че доларът все още е основната резервна валута на света. В случая с Европа става дума най-вече за координация на фискалната политика. Но все пак трябва да кажа, че фискалната политика на Европейския съюз като цяло се подобри в последното десетилетие - поне в сравнение с това, което беше преди. В това отношение има известен напредък, който ме кара да съм малко по-голям оптимист.

ИМА ЛИ НАТРУПАНИ РИСКОВЕ от фискалните политики в последните години? Все още има страни - включително и в ядрото на еврозоната - със съотношение на

дълга към Брутния вътрешен продукт от над 100%. Те може да се окажат принудени да се финансират по-широкомасабно. Има и друг риск: някои конституционни съдилища, например в Германия, може да затруднят увеличението на дълга на Европейската централна банка в собствените им страни. Така че да, риск съществува, и той може да се материализира първоначално във финансовия сектор и в секторите, които осигуряват инвестиционни продукти. Но аз лично не смятам, че сме близо до някаква тревожна ситуация.

КАК ИЗБИРАНЕТО НА ТРЪМП ще се отрази на икономиката? Нямам търпение сам да науча отговора на този въпрос. Ако правилно разбирам комуникацията му като кандидат-президент, явно той е за не толкова силен долар и за подкрепа на местното производство с мита. Но двете неща не се връзват много добре, защото, ако увеличиш митата,

това ще повиши и цените. Съединените щати не страдат от безработица. Затова не съм сигурен дали няма да се появи по-скоро в ръст на потреблението и производството, вместо в увеличение на заплатите. В същото време митата защитават валутата и подобряват външотърговския баланс. Това е още един импулс за долара да поскъпва. Централните банки, разбира се, ще трябва да отговорят на увеличението на цените с по-високи лихви. Това са все фактори, които в крайна сметка ще тикат долара нагоре. В същото време новият президент иска по-конкурентен обменен курс, който да стимулира износа. Не вярвам, че това може да се случи по този начин. Но трябва първо да видим подробностите на този план. ■

Коментарът на Мирослав Сингер е направен в разговор с Ивайло Лаков по Bloomberg TV Bulgaria

INTEREST RATES WILL REMAIN WITHIN 2-3%

I don't think Bulgaria is pursuing some kind of unbridled fiscal policy or exaggerating the numbers

By MIROSLAV SINGER / Photography iSTOCK

Is the end of the great inflation coming? In my opinion, three things affect Europe in this regard. First, the general lack of labour. In the major economies, the ratio between unemployment and job vacancies is close to one, and even below one. This means that there is not a single person looking for a job - at least that's what some economists think. Of course, this ratio drives wages - and therefore inflation - up.

Second, specifically in the case of Europe, after the Russian aggression in Ukraine, the price of energy jumped dramatically. This pushed inflation up even further.

And third, we have to take into account all the logistical complications in supply in recent years, which have resulted in a rise in the price of everything a company needs. These are the three main reasons why inflation in Europe has jumped so unexpectedly.

ARE THESE THREE FACTORS still valid? Not exactly. There are still risks in logistics, but they are not as difficult for business. This is very clearly

seen from the data on bulk carriers around the world. We are back in the zone of safe numbers. In terms of energy - yes, it is more expensive, but not compared to last year. And let's not forget that inflation is calculated on an annual basis. Compared to last year or the year before, the price of energy is lower.

Yes, Europe still suffers from a lack of labour, but with inflation decreasing thanks to tighter monetary policy, even wage negotiations are now showing that demand is not as high, and negotiations are not as heated as they were. In short, we are noticing that inflation is gradually returning to the numbers we were used to.

WHAT WILL HAPPEN TO INTEREST RATES? I think they will continue to fall, although probably more slowly than they have been. At the same time, I do not expect to find ourselves in a situation of extremely low interest rates, as in 2009 and 2010. This is highly unlikely. I expect interest rates to reach 2-3 per cent. Some believe that this will happen more slowly because of the

very loose fiscal policy or some other factors. But in general, I expect to see interest rates starting with 2 or 3.

When it comes to fiscal policy, I do not think that Bulgaria is falling into some wild fiscal policy or exaggerating the numbers, as the internal discussions in the country may suggest. You still have a very low government debt, lower even than my country, which also maintains very stable indicators in both debt and deficit.

As for the developed economies, they still apply a very restrictive fiscal policy in many respects. This is the case in some countries in Europe and in the United States. Of course, the situation overseas is also determined by the fact that the dollar is still the world's main reserve currency. In the case of Europe, it is mainly about coordinating fiscal policy. But I still have to say that the fiscal policy of the European Union has generally improved in the last decade - at least compared to what it was before. In this respect, there is some progress, which makes me a little more optimistic.

ARE THERE ANY ACCUMULATED RISKS from fiscal policies in recent years? There are still countries - including in the core of the eurozone - with a debt-to-GDP ratio of over 100%. They may find themselves forced to finance themselves on a larger scale. There is also another risk: some constitutional courts, for example in Germany, may make it difficult for the European Central Bank to increase debt in their own countries. So yes, there is a risk, and it could materialize initially in the financial sector and in the sectors that provide investment products. But I personally don't think we are close to any worrying situation.

HOW WILL TRUMP'S ELECTION affect the economy? I can't wait to find out the answer to this question myself. If I understand his communication as a presidential candidate correctly, he is clearly in favour of a weaker dollar and supporting domestic production with tariffs. But the two things don't go together very well, because if you increase tariffs, it will also raise prices. The United States does not suffer from unemployment. So I'm not sure if it won't appear more in the growth of demand and production, rather than in an increase in wages. At the same time, tariffs protect the currency and improve the foreign trade balance. This is another impulse for the dollar to appreciate. Central banks, of course, will have to respond to the increase in prices with higher interest rates. These are all factors that will ultimately push the dollar up. At the same time, the new president wants a more competitive exchange rate to stimulate exports. I don't believe it can happen this way. But we need to see the details of this plan first. ■

Miroslav Singer's comment was made in a conversation with Ivaylo Lakov on Bloomberg TV Bulgaria





PEUGEOT

НОВИЯТ 5008

ХИБРИД И
100% ЕЛЕКТРИЧЕСКИ



* Най-добър семеен автомобил



от **705 ЛВ. С ДДС** / месец

7 места и възможност за данъчен кредит

Нов i-Cockpit с 21" панорамен дисплей

До 668 км пробег в електрическа версия

Среден разход на гориво (л/100 км): от 0 до 5,9; CO₂ емисии (g/km): от 0 до 127. Хомологационните стойности се определят според комбинирания цикъл WLTP от 1 септември 2018 г., актуализиран от 26 март 2024 г. Показаните стойности са с цел сравнение и могат да варират в зависимост от условията на употреба и различни фактори като като: опции, температура на околната среда, стил на шофиране, скорост, общо тегло, използване на определено оборудване (климатик, отопление, радио, навигация, светлини и др.), тип гуми, пътни условия, външни климатични условия и др.

ЕС ЕФ ЕЙ АУТОМОТИВ

Бургас 056/860 590 Варна 052/554 111 В. Търново 0879/123 222 Добрич 0879/998 955 Кюстендил 0896/670 996 Монтана 0888/427 314 Плевен 064/690 699
Пазарджик 0888/574 120 Пловдив 032/908 000 Разград 084/630 033 Русе 082/840 466 Сандански 0746/31 911 Севлиево 0675/32 003 Сливен 044/600 105
София Ботевградско шосе 02/8922 131 София Цариградско шосе 02/9601 100 София Люлин 02/9216 131 Стара Загора 042/670 418 Търговище 0601/67 050

КЪДЕ ДА ИНВЕСТИРАМЕ ПРЕЗ 2025?

От изкуствения интелект до застаряването:
тенденциите, които ще влияят на пазарите през
новата година

Текст ПЕТЪР ЙОВЧЕВ / Фотография iSTOCK

От началото на това десетилетие глобалните фондови пазари са пораснали с близо 50%, корпоративните печалби са нагоре със 70%, и макар големите икономисти на Европа да пълзят със скоростта на охлюв, американската е пораснала с почти една трета. Някои икономисти дори започнаха да говорят за сегашното десетилетие като за "Ревящите 20" - по аналогия с 1920-те години. Малцина се сещат за отрезвяващия факт, че след предишните "Ревящи 20" гоиде Голямата депресия. Мнозина обаче се питат как ще промени тенденциите новият обитател на Белия дом, който има скромната амбиция да промени из основи принципите на международната търговия.

При всички случаи 2025 ще е интересна и непредвидима година. Къде в такава динамична среда си струва да инвестирате парите си? Нека да видим основните тенденции, които ще влияят на пазарите в близкото бъдеще.

ИЗКУСТВЕНИЯТ ИНТЕЛЕКТ. Някои технологични нововъведения напълно оправдаха очакванията, и донесоха огромни богатства - например онлайн търговията или облачните технологии. Други се оказаха, поне засега, въздух под налягане (виртуалната реалност например). Сега големият въпрос е къде ще е мястото на изкуствения интелект. Дали той ще преобрази света и ще направи по-голямата част от днешните работни места

ненужни? Или ще се окаже просто една по-усъвършенствана интернет търсачка? Отговорът на този въпрос всъщност вече не е от значение, поне от инвестиционна гледна точка. ИИ вече привлече такива колосални инвестиции, че, както писа DWS в свой анализ по темата, вече създава своя собствена реалност. Според някои данни, на изкуствения интелект дължим до 42% от целия ръст на индекса S&P 500 в последните две години. Но това не значи, че сегашните стартъпи, които бързо натрупват милиардна капитализация, ще донесат богатства на инвеститорите си. Това рядко се случва с компаниите от първата вълна на всяка технологична революция. Практичните, масови приложения на



Понижаването на лихвите, геополитическите рискове и растящият правителствен флаг означават само едно: интересът към златото ни най-малко няма да отслабне през 2025

технологията обикновено идват с втората вълна, а големите пари са именно при тях.

СУРОВИНИТЕ. Немалко анализатори прогнозираят, че сме в началото на нов "суперцикъл" на суровините, в който цените им ще растат значително и за продължителен период. Обикновено тези пазари са силно циклични: повишаването на търсенето и цените води до повишаване на добива и производството, до пренасищане на пазара и до спад на цените. Но сега има всички условия цикълът да се удължи грастично. Енергийният преход ще има нарастваща нужда от определени суровини, чийто добив е ограничен от икономически, технологични или ге-

ополитически фактори. Заместването на изкопаемите горива в енергетиката и транспорта ще означава експлозия в търсенето на мед, литий, кобалт, никел, манган, графит. Големите сили - САЩ, ЕС и Китай - вече трескаво се опитват да си гарантират надеждни доставки за следващите десетилетия.

КРИПТОВАЛУТИТЕ. Сравнително доскоро повечето анализатори се чудеха дали Bitcoin и сродните му криптовалюти са дългосрочен фактор на инвестиционния пазар, или ще се окажат мимолетен - и зрелищно спукан - балон. В зората на 2025 година този въпрос сякаш вече не стои. Bitcoin и Ethereum вече масово са част от диверсификационните стратегии на

големите инвестиционни портфейли; регулаторите по света са все по-склонни да ги толерират, което обещава ръст в идните години. Цените действително са далеч от върховете, но това по-скоро подсказва за стабилизация и устойчиво развитие. И, разбира се, остава факторът с ограниченото предлагане, който е заложен в самата концепция на криптовалутите и има потенциала да повишава стойността им с течение на времето. Всичко това обаче все още не значи, че колебливостта и огромните амплитуди при Bitcoin и другите са останали в миналото. Другият проблем е, че криптовалутите вече наброяват хиляди, и трудно може да се предвиди кои ще издържат местовете на времето.

ДЕДОЛАРИЗАЦИЯТА. Американският долар е основната резервна валута в света. Но много анализатори подчертават, че неговото могъщество вече не отговаря на намаляващия дял на американската икономика от глобалната, и на икономическия подем на нови суперсили като Китай. Факт е, че тези нови суперсили правят все по-ожесточени опити да намерят валутни алтернативи на долара. Все още изглеждат далеч от крайния успех, но е факт, че силата на долара постепенно спада. Данни на МВФ показват, че дялът на долара в международните валутни резерви е намалял чувствително - от над 72% през 2002 година до под 59% през 2023. От всички разплащания по системата SWIFT, 47% са в долари, 23% са в евро, и само 4.6% са в китайски юани. Инвестиционната банка UBS дори препоръчва на клиентите си да продават долари от силна позиция.

ВЪЗМОЖНОСТИТЕ НА ЗАСТАРЯВАНЕТО. Населението на водещите световни икономики продължава да застарява. Раждаемостта спада, а продължителността на живота се увеличава. Според прогнозите на ООН дялът на хората над 65 години от общото население ще се удвои до 2050 година. Очевидният извод е един: в бъдеще все по-малко работещи ще трябва да издържат все повече пенсионери. Но от инвестиционна гледна точка има и други заключения. Застаряването ще даде импулс на сектори като здравеопазване и социални грижи. Но в същото време увеличената продължителност на живота върви заедно с удължаване на активния живот - тоест ролята на пенсионерите в развлекателната и туристическата индустрия все повече ще расте. ■

WHERE TO INVEST IN 2025?

From artificial intelligence to aging: the trends that will affect the markets in the new year

By PETAR YOVCHEV / Photography iSTOCK

Since the beginning of this decade, global equity markets have grown by nearly 50%, corporate profits are up by 70%, and while Europe's major economies are crawling at a snail's pace, America's has grown by almost a third. Some economists have even begun to talk about the current decade as the "Roaring 20s" - by analogy with the 1920s. Few remember the sobering fact that after the previous "Roaring 20s" came the Great Depression. Many, however, wonder how the new occupant of the White House, who has the modest ambition of fundamentally changing the principles of international trade, will affect the trends.

In any case, 2025 will be an interesting and unpredictable year. In such a dynamic environment, where is it worth investing your money? Let's see the main trends that will affect the markets in the near future.

ARTIFICIAL INTELLIGENCE. Some technological innovations have fully justified expectations and brought huge fortunes - for example, e-commerce or cloud technologies. Others have turned out to

be, at least for now, much ado about nothing (virtual reality, for example). Now the big question is where artificial intelligence will fit in. Will it transform the world and make most of today's jobs unnecessary? Or will it turn out to be just a more advanced Internet search engine? The answer to this question is actually no longer relevant, at least from an investment point of view. AI has already attracted such colossal investments that, as DWS wrote in its analysis on the topic, it is already creating its own reality. According to some data, we owe up to 42% of the entire growth of the S&P 500 index in the last two years to artificial intelligence. But this does not mean that the current startups, which are rapidly accumulating billion-dollar capitalisation, will bring wealth to their investors. This rarely happens with companies from the first wave of any technological revolution. Practical, mass applications of technology usually come with the second wave, and the big money is with them.

RAW MATERIALS. Many analysts predict that we are at the beginning of a new "supercycle" of raw materials, in which their prices will grow

significantly and for a long period. Usually, these markets are highly cyclical: increasing demand and prices lead to increased extraction and production, to oversaturation of the market and a decline in prices. But now there are all the conditions for the cycle to be dramatically extended. The energy transition will have a growing need for certain raw materials, the extraction of which is limited by economic, technological or geopolitical factors. Replacing fossil fuels in energy and transport will mean an explosion in demand for copper, lithium, cobalt, nickel, manganese, graphite. The major powers - the US, the EU and China - are already frantically trying to guarantee reliable supplies for the coming decades.

CRYPTOCURRENCY. Until recently, most analysts wondered whether Bitcoin and its related cryptocurrencies were a long-term factor in the investment market, or whether they would turn out to be a fleeting bubble. At the dawn of 2025, this question no longer stands. Bitcoin and Ethereum are already part of the diversification strategies of large investment portfolios; regulators around



Lowering interest rates, geopolitical risks and growing government debt mean only one thing: interest in gold will not weaken at least in 2025

НОВА УСЛУГА УЛЕСНЯВА ПОТРЕБИТЕЛИТЕ НА АПИС

„ИМОТНИ СПРАВКИ“

Новият модул „Имотни справки“, създаден от екипа на Апис за улеснение на потребителите, е уеб приложение за автоматизирана обработка и структуриране на получени чрез регистриран електронен достъп справки от „Имотния регистър“. Продуктът е незаменим помощник при анализ на недвижими имоти и изсяняване на кредитоспособността на техните собственици. Само за секунди системата извлича от получените файлове информацията за извършените вписвания по партидата на дадено лице или имот и я представя в структуриран вид с възможност за филтриране и търсене по различни критерии.

Предназначение

Продуктът е насочен към всички професионалисти, чиято работа изисква непрекъснато да извършват и анализират обемни електронни справки по партиди на имоти и лица. Това са адвокати, нотариуси, банкови служители, частни съдебни изпълнители, синдици, брокери на имоти, оценители, строителни предприемачи.

„Имотният регистър“ на Република България позволява чрез платен регистриран достъп да се правят електронни справки в PDF формат за вписванията по партидата на дадено лице или имот. Справките проследяват хронологично историята на вписванията за имота или сделките на лицето. В някои случаи вписаните данни може да са малко на брой и справката да е в рамките на няколко страници. Тогава анализът е лесен. Но в повечето случаи справките са от десетки или стотици страници. В тези случаи обемът на информацията е голям и отнема часове за изследване и анализ, което е предпоставка да се направят пропуски и грешки при интерпретирането ѝ. Досега потребителите обработваха подобни обемни справки, минавайки ръчно през цялата хронология, дори когато търсят нещо конкретно. С инструмента „Имотни справки“ времето за преглед се редуцира в пъти, също както и вероятността за пропуски.

Начин на работа

За да улесни работата с данните за вписванията в „Имотния регистър“, продуктът „Имотни справки“ дава възможност на потребителя да зареди до три PDF справки за дадено лице или имот и с един клик да получи в структурирана таблична форма цялата съдържаща се в тях информация:

- За справки по лице може да се търси и филтрира по насрещна страна, по конкретен имот, по тип акт или книга, по дата на вписване и други. По този начин потребителят бързо се ориентира какви имоти е купило/продало лицето, с какви имоти разполага и обременени ли са с тежести имотите към момента;
- За справки по имот потребителят бързо се ориентира за историята на даден имот, кон са били собствениците през годините и в момента, имало ли е тежести и заличени ли са те.
- Освен по този вид справки, „Имотния регистър“, предоставя бързи връзки към данните в продукта „АПИС Регистър+“, където веднага може да се проследят вписаните в Търговския регистър обстоятелства за дадено физическо или юридическо лице.
- Друга полезна функция за потребителите на продукта „Имотни справки“ е, че обработените данни за дадено лице или имот могат лесно да се експортират във файл на Excel. Експортът позволява да се направи запис на цялата свалена информация или на избрана част от нея, селектирана чрез филтриране.

Повече информация за работата с „ИМОТНИ СПРАВКИ“ може да получите като се свържете с нас на тел.: +359 2 923 9800, 980 4827 или с представител на Апис тук: <https://www.apis.bg/bg/tyrgovci>

the world are increasingly willing to tolerate them, which promises growth in the coming years. Prices are indeed much lower than at their peak, but this rather suggests stabilization and sustainable development. And, of course, there remains the factor of limited supply, which is inherent in the very concept of cryptocurrencies and has the potential to increase their value over time. However, all this does not yet mean that the volatility and huge amplitudes of Bitcoin and others are a thing of the past. The other problem is that there are already thousands of cryptocurrencies, and it is difficult to predict which ones will stand the test of time.

DEDOLLARISATION. The US dollar is the world's main reserve currency. But many analysts emphasize that its power no longer corresponds to the declining share of the US in the global economy, and the economic rise of new superpowers such as China. The fact is that these new superpowers are making increasingly fierce attempts to find currency alternatives to the dollar. They still seem far from final success, but it is a fact that the strength of the dollar is gradually declin-

ing. IMF data show that the share of the dollar in international currency reserves has decreased significantly - from over 72% in 2002 to below 59% in 2023. Of all payments through the SWIFT system, 47% are in dollars, 23% are in euros, and only 4.6% are in Chinese yuan. Investment bank UBS even recommended that its clients sell dollars from a strong position.

THE OPPORTUNITIES OF AGEING. The population of the world's leading economies continues to age. Birth rates are falling, while life expectancy is increasing. According to UN forecasts, the share of people over 65 in the total population will double by 2050.

The obvious conclusion is one: in the future, fewer and fewer workers will have to support more and more retirees. But from an investment point of view, there are other conclusions. Ageing will give impetus to sectors such as health and social care. But at the same time, increased life expectancy goes hand in hand with a lengthening of active life - that is, the role of retirees in the entertainment and tourism industries will increasingly grow. ■



ЗА КЛАСИЧЕСКИТЕ КОЛИ ВИ Е НУЖНА ДЪЛГОСРОЧНА СТРАТЕГИЯ

Маркус Гьориг, търговски директор за Германия и Централна Европа на R. M. Sotheby's

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотогарафия АРХИВ

Дълги години пазарът на класически автомобили в България не беше съвсем достоен за опеределението "пазар" - той се крепеше основно на ентузиазма на шепя колекционери. Но в последните години нещата се промениха драстично: до такава степен, че страната вече привлича вниманието на най-големите в този сектор. През ноември в М Саг София специална лекция за пазара изнесе самият Маркус Гьориг, търговски директор за Германия и Централна Европа на R. M. Sotheby's, най-голямата аукционна къща за класически автомобили в света. Поговорихме с него за перспективите на този пазар в България, и какъв е шансът старият ви Mercedes да стане един ден поскъпваща класика.

Маркус, правите все повече бизнес в България в последните години. Изненада ли бе това за вас? Как оценявате перспективите на този пазар?

За да съм честен с вас, това беше голяма изненада. Изобщо не подготвих, че България е страна, толкова пълна с автомобилни фенове. Българите са изключително запалени по колите - и не само по новите коли, но и по класиките. Миналата година имах привилегията да съм част от журито на българския Конкурс за елегантност,

и е чудесно да виждам, че нещата тук се развиват и растат всяка година.

България, по стечение на обстоятелствата, е и страна, пълна със стари Mercedes и BMW. Какво бихте посъветвали хората, които имат коли от 80-те и 90-те? Има ли скрити съкровища, които те първа ще поскъпват?

Абсолютно. Всъщност това е последният писък на модата. Колите отпреди войната, както и тези от 50-те години, стават все по-трудни за продаване. Причината е изцяло демографска. Типичният купувач на класическа кола е мъж, който вече разполага със средства и е на възраст между 35 и, да речем, 60 години. И тези хора си мечтаят за колите от тяхното детство. Ако се замислите, колко са хората, които са били ученици през 30-те години и все още купуват коли?

Означава ли това, че и манията по Ferrari от 60-те години приближава края си? Или вече го е стигнала?

Нека по-скоро да кажем, че малко отслабва. Убеден съм, че Ferrari от 50-те и 60-те, както и бижута като Mercedes SL 300 Gullwing, ще продължат да се търсят. Но в същото време колите от 80-те и 90-те, които споменахте - или дори по-млади, от 2000 година - ще стават все по-ценни. Ако



ме питате за съвет какво си струва да се купува сега, бих казал: търсете коли от 80-те и 90-те, произведени в малки, ограничени серии. Това ще е добра инвестиция.

Не е нужно да е суперкола, за да е добра инвестиция, нали така?

Не непременно. Суперколите със сигурност са черешката на тортата. Но помислете си за едно BMW M3 от 90-те или началото на новия век: това е чудесна кола за каране, технологично интересна, с гъве гуми - отличен избор.

В наши дни много хора купуват класически коли не от страст, а като чиста инвестиция. Повече от десетилетие това бе една от инвестициите с най-добра средна възвръщаемост в света, но промени ли се нещо сега, след Covid?

Промени се - не драматично, но забележимо. Имахме истинска истерия между 2020 и началото на 2023 - пазарът растеше непрекъснато. В последната година и половина стои на едно ниво. Кое то не е драма, разбира се. Но ако гледате на класическите коли като чиста инвестиция, бих казал: купувайте злато. Купувайте акции. Тук е нужна и малко страст. Освен това ви трябва по-дългосрочна стратегия. Ако си представяте, че купувате една класи-



6 ФАКТА ЗА ПАЗАРА НА КЛАСИЧЕСКИ КОЛИ

Класическите коли са вторият най-бързо поскъпнал актив сред луксозните стоки, сочат данни на консултантската компания Knight Frank. За десетилетието до 2023 средната им стойност се е увеличила със 193% - много повече от тази на редките вина (127%), на луксозните дамски чанти (108%), на часовниците (89%), на предметите на изкуството (71%). Единствено при редките уискита поскъпването е по-голямо - цели 478%.

Пазарът на класически автомобили е набъбнал 75 пъти за последните три десетилетия. През 1994 общата стойност на продадените на търг олдтаймери е била 27 млн. долара. През 2023 е вече 2.03 милиарда долара.

Ръстът на пазара не означава, че всички класически модели поскъпват еднакво. Всъщност има достатъчно примери за автомобили, интересът към които намалява. Средната продажна цена за Maserati 3500 GT е намаляла с 34% за последните пет години. Тази на френския Facel Vega HK 500 е спаднала с 32%. Porsche 911 2.7 RS е поевтиняло средно с почти 23%.

И три примера за автомобили, поскъпнали драстично от 2018 насам. При Ferrari F50 средната продажна цена е скочила със 152%, и сега достига 4.9 млн. долара. За Ferrari F40 ръстът е 97%, до средна цена 2.6 млн. долара. Porsche Carrera GT е поскъпнало със 73% за периода.

Търсенето се променя със смяната на поколенията. През 2018 средната година на производство на всички автомобили, продадени от R.M. Sotheby's, е била 1963. През миналата година е вече 1973.

Три компании доминират в търговията с класически автомобили в Европа и Близкия изток. Най-голямата като обем аукционна къща е R.M. Sotheby's, със 175 млн. долара продажби тази година, после следват Bonhams (110 млн.) и френската Artcurial (64 млн.).



ческа кола, и след година вече сте богат - не става така.

Ако не греша, текущият рекорд за класически автомобил е за Mercedes 300 SLR Uhlenhaut Coupe - 142 милиона долара...

135 милиона евро, не зная колко беше в долари по онова време.

Има ли шанс този рекорд да бъде победен някой ден? Каква кола би могла да го постигне? Може би онова BMW M1, превърнато в арт кола от Андри Уорхол?

Точно така. Има много малко коли, които са способни на нещо подобно. Има още един 300 SLR - не Uhlenhaut Coupe, а Roadster. От него са били произведени само седем бройки, шест са оцелели до днес. Ако някоя от тях излезе на пазара, може би.

Това BMW M1, създадено от Андри Уорхол, също може да е в тази зона. Защото то е две неща едновременно: истинско произведение на изкуството и отлична кола. Не е някоя от онези концепции, които художникът проектира, и после някой друг изпълнява. Тук Уорхол е работил със собствената си ръка и четка. Мисля, че 25 минути по-късно колата е била готова.

Той всъщност толкова се увлякъл, че боядисал и предното стъкло...

Да, чудесна история. ■

FOR CLASSIC CARS, YOU NEED A LONG-TERM STRATEGY

Markus Görig, Sales Director for Germany and Central Europe at R. M. Sotheby's

By KONSTANTIN TOMOV / Photography ARCHIVE

For many years, the classic car market in Bulgaria was not quite worthy of the definition "market" - it was based mainly on the enthusiasm of a handful of collectors. But in recent years, things have changed dramatically: to the point that the country is now attracting the attention of the biggest names in this sector. In November, at M Car Sofia, a special lecture about the market was given by Markus Görig, Sales Director for Germany and Central Europe at R. M. Sotheby's, the largest classic car auction house in the world. We talked to him about the prospects of this market in Bulgaria, and what the chances are that your old Mercedes will one day become an appreciating classic.

Markus, you have been doing more and more business in Bulgaria in recent years. Was this a surprise to you? How do you assess the prospects of this market?

To be honest with you, it was a big surprise. I had no idea that Bulgaria was a country so full of car enthusiasts. Bulgarians are extremely passionate about cars - and not just new cars, but also clas-

sics. Last year I had the privilege of being part of the jury of the Bulgarian Concours d'Elegance, and it's great to see that things here are developing and growing every year.

Bulgaria, by coincidence, is also a country full of old Mercedes and BMWs. What advice would you give to people who have cars from the 80s and 90s? Are there any hidden treasures that are yet to go up in value?

Absolutely. In fact, it's the latest fashion trend. Pre-war cars, as well as those from the 50s, are becoming increasingly difficult to sell. The reason is entirely demographic. The typical classic car buyer is a man who already has the means and is between the ages of 35 and, say, 60. And these people dream of the cars of their childhood. If you think about it, how many people are there who were students in the 1930s and are still buying cars?

Does this mean that the 1960s Ferrari craze is coming to an end? Or has the end already arrived?

Let's say it's waning a bit. I'm sure that Ferraris from the 1950s and 1960s, as well as jewels like the Mercedes SL 300 Gullwing, will continue to be sought after. But at the same time, the cars from the 1980s and 1990s that you mentioned - or even younger ones, from 2000s - will become increasingly valuable. If you were asking me for advice on what to buy now, I'd say: look for cars from the 1980s and 1990s that were produced in small, limited editions. That would be a good investment.

It doesn't have to be a supercar to be a good investment, right?

Not necessarily. Supercars are certainly the icing on the cake. But think of a BMW M3 from the 1990s or early 2000s: it's a great car to drive, technologically interesting, in short - an excellent choice.

Nowadays, many people buy classic cars not out of passion, but as a pure investment. For more than a decade, this was one of the investments with the best average return in the world, but has anything changed now, after Covid?

It has changed - not dramatically, but noticeably. We had a real hysteria between 2020 and the beginning of 2023 - the market was growing continuously. In the last year and a half, it has levelled out. Which is not a drama, of course. But if you look at classic cars as a pure investment, I would say: buy gold. Buy stocks. Here, you also need a little bit of passion. And you also need a longer-term strategy. If you imagine that you buy a classic car, and after a year you are already rich - it doesn't happen.

If I'm not mistaken, the current record for a classic car is for a Mercedes 300 SLR Uhlenhaut Coupe - \$142 million...

135 million euros, I don't know how much it was in dollars at the time.

Is there any chance that this record will be broken someday? What car could achieve it? Maybe that BMW M1 turned into an art car by Andy Warhol?

That's right. There are very few cars that are capable of something like that. There is another 300 SLR - not the Uhlenhaut Coupe, but the Roadster. Only seven of them were made, six of which have survived to this day. If one of them comes to market, maybe.

This BMW M1, created by Andy Warhol, could also be in that zone. Because it is two things at once: a true work of art and a great car. It is not one of those concepts that the artist designs and then someone else executes. Here Warhol worked with his own hand and brush. I think the car was ready 25 minutes later.

He actually got so carried away that he even painted the windshield...

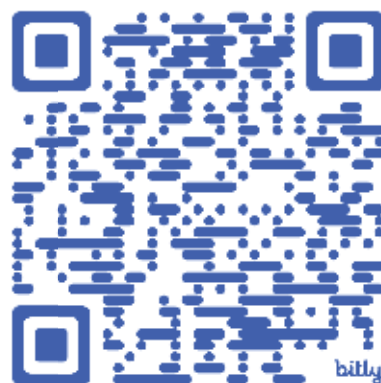
Yeah, great story. ■





ЕЛАНА Фонд Недвижими Имоти

Един инвестиционен портфейл.
Атрактивни имоти по целия свят.



Промо период от
01.10 до 31.12.2024

Маркетингов материал*



ФИНАНСИ: УРАВНЕНИЯ И РЕШЕНИЯ

ексклузивно събитие

ON
AIR BULGARIA

Bloomberg
TV Bulgaria

INVESTOR
MEDIA PRO

investormediapro.bg/tv-discussions



ЦКБ Сила
пенсионноосигурително
акционерно дружество

С грижа за Вас!



ИЗБЕРИ ПОАД „ЦКБ-СИЛА“:

**ПЪРВОТО УЧРЕДНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г.
КЪМ 30.09.2024 Г. – С НАД 408 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И 2.3 МИЛИАРДА ЛВ. УПРАВЛЯВАНИ
НЕТНИ АКТИВИ В ПЕНСИОННИТЕ ФОНДОВЕ (ДАННИ НА КФН: WWW.FSC.BG).
ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ДОБРОВОЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД ОТ МАРТ 1996 Г.,
ОТ 2019 Г. ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ПРОФЕСИОНАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД,
ОТ ОКТОМВРИ 2021 Г. ИЗПЛАЩА ПОЖИЗНЕНИ ПЕНСИИ И РАЗСРОЧЕНИ ПЛАЩАНИЯ
НА ОСИГУРЕНИ ЛИЦА В УНИВЕРСАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД.**

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

В БЪЛГАРИЯ СМЕ ОТ ПРАВИЛНАТА СТРАНА НА ТЕХНОЛОГИЧНИЯ ПРЕХОД

Константин Конов и Динко Русев от "Бош Инженеринг Център София",
прег Bulgaria ON AIR

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ИВАЙЛО ПЕТРОВ

Когато автомобилният сектор в България прождаше, шепата инвеститори в автомобилния сектор у нас се занимаваха с неща като производство на кабели и шие на седалки. Днес тези производства отдавна са изнесени на изток, а тук вместо това се създават високотехнологични продукти с голяма добавена стойност. Какви фактори помогнаха за тази доста сериозна еволюция на автомобилния сектор в България?


Константин Конов: Във всеки отрасъл в икономиката, включително и в автомобилния сектор, има естествен еволюционен цикъл. Обикновено се започва с продукти с ниска добавена стойност, и постепенно се преминава към продукти с висока добавена стойност, които обаче изискват и повече квалификация, тоест повече инвестиции в човешки капитал. Това повишава цената на труда и прави българската икономика не толкова привлекателна за фирми и за производства с ниска добавена стойност. Смятам, че това е естествен цикъл - и че е положителен.

Българският бизнес на Bosch завърши миналата година с почти половин милиард лева печалба. Какво очаквате от 2024? Главният изпълнителен директор на Bosch Щефан Хартунг каза в началото на месеца, че очаква много скромнен растеж в обозримо бъдеще. Отразява ли се и при вас стаг-

нацията в сектора в Европа, и особено в Германия?

Константин Конов: Ясно е, че автомобилната индустрия в Европа в момента е изправена пред редица предизвикателства. Причините за нея са комплексни, глобални, но една от основните е закъснялата трансформация към мобилността на бъдещето. От друга страна, нашият инженерен център в България е точно мястото, където се създават високите технологии. Тоест ние сме от правилната страна в тази трансформация. По тази причина и в последните години Bosch вижда положително развитие в България. Всяка година бизнесът ни се разраства. Кое то важи не само за инженерния център, но и за продуктите на Bosch, защото марката е силно разпознаваема в България и е символ на високо качество. Ние имаме непрекъснат растеж. Но променливото икономическо развитие в Европа е предизвикателство и за нас. Трябва да се съобразяваме с него.

2024 година разколеба увереността, че пътят към зелен транспорт минава само през електромобилите с батерии. Bosch има множество разработки и за електромобили, и за хибриди с двигател с вътрешно горене, и за водородно задвижване, и за синтетични горива. Ще има ли победител в състезанието между тези технологии? Или пътят към бъдещето ще е комбинация от всички тях?



Константин Конов е главен изпълнителен директор на „Роберт Бош“ България и представител на Група Bosch за страната. Магистър по компютърни науки от Техническия университет в София.
Konstantin Konov is the General Manager of Robert Bosch Bulgaria and representative of the Bosch Group for the country. He holds a Master's degree in Computer Science from the Technical University of Sofia.

Динко Русев е инженеринг директор на "Бош Инженеринг Център София". Завършил е Техническия университет в София, има над две десетилетия опит в ИТ сектора.

Dinko Rusev is the Engineering Director of the Bosch ECS. He is a graduate of the Technical University of Sofia and has over two decades of experience in the IT sector

Динко Русев: Бъдещето може би е на много по-добро. В момента всеки говори за водороден двигател, който да замести традиционния двигател с вътрешно горене. Такива разработки се правят от много компании. Работи се и по водородни генератори на електроенергия - т. нар. горивни клетки, и върху още много други технологии. Например двигател с вътрешно горене с нулеви емисии, който да не добавя никакви вредни вещества в атмосферата.

Как може да стане това? Чрез синтетични горива?

Динко Русев: Чрез горивата, а също и чрез много сериозна филтрация и съхраняване на вредните емисии по нови начини, вместо изхвърлянето им в атмосферата. Правят се разработки и с възобновяеми източници, захранване със слънчева енергия. Коефициентът на полезно действие при тях се увеличава всяка година. За момента няма точен отговор. Всяка технология се разработва много усилено. Разпространението на електромобилите е по-бавно от предвиденото, но и тук технологиите напредват с много бързо темпо: по-качествени батерии с по-скорошно зареждане, по-дълъг живот и с над 95% възможност за рециклиране.

Надбягването е в много коридори, с много участници. Накрая победителят ще е само един: всички ние, които ще живеем в по-чист свят.

Въпросът е на каква цена. Възможно ли е всички тези технологии да се развият до степен да върнат автомобила като нещо общодостъпно, както беше допреди десетина-петнайсет години?

Динко Русев: Със сигурност това е другата основна цел. От един чист автомобил, който никога не може да си позволи, няма особен смисъл. Да, технологично може да се направи изключително чист автомобил дори и в момента. Но ако той е недостъпен за нормалния потребител, ефектът ще е нулев. Затова цената също е определяща.

Само за пет години след създаването на "Бош Инженеринг Център София" сте увеличили близо шест пъти броя на служителите. Това - на фона на сериозни съкращения, които се планират на много места. Какви са перспективите за развитие на този сектор у нас в бъдеще, кои са предимствата и главните пречки?

Константин Конов: Ние много пъти сме казвали, че в България има условия за развиване на високотехнологичен биз-



нес - особено в автомобилната индустрия. Това се обуславя от много фактори: България има традиции в тази сфера, има добри бизнес практики и висококвалифицирани експерти. Така че от тази гледна точка перспективата е добра. От друга страна, имаме глобални икономически предизвикателства, които означават, че финансирането на някои проекти ще бъде по-трудно в следващите години.

За мен тук и държавата има съществена роля, защото в България, за разлика от много страни около нас, не виждаме политика, която да подкрепя инвестициите във високотехнологичен бизнес. Сякаш се смята, че понеже този бизнес генерира достатъчно висока добавена стойност, той може да се самофинансира. Коеето според мен не е така. Ако искаме да се развиваме и да привличаме сериозни инвестиции във високи технологии, е нужна и държавна политика в тази област.

Трудно е да се намери по българските пътища автомобил, в който да няма компоненти на Bosch. В каква част от колите обаче има разработки, за които ключова роля са изиграли българските екипи? По какво работите най-усилено сега?

Динко Русев: Ако говорим за продукти, които са вече на пазара, ние имаме много широко портфолио от гейтуей и боди компютри, които аз наричам сърцето на машината и информационните магистрали в един автомобил. Имаме доста богата гама от инструментални клъстърти и дисплеи, които хората използват в ежедневието си. Доста коли на пазара вече са с един продукт на Bosch, наречен Power Network Guardian. Той предпазва електрическата система и ако тя се срине, помага автомобилът да е още оперативен, така че шофьорът да може да го паркира и да повика помощ. Имаме системи за подпомагане на шофьора, системи, които следят пове-



"От един чист автомобил, който никои не може да си позволи, няма особен смисъл. Да, технологично може да се направи изключително чист автомобил дори и в момента. Но ако той е недостъпен за обикновения потребител, ефектът ще е нулев. Затова цената също е определяща"

1 - Tier 1 - винаги са били в симбиоза с производителите на автомобили. Но в последните години самият начин на комуникация между двете страни еволюира. Доставчици като Bosch не само изпълняват заявките на автомобилните компании, но и им предлагат неща, които до момента те нямат. За нас това е практика от много години. Bosch инвестира много в създаването на нови продукти, които да направят автомобила по-сигурен, по-ефективен и по-устойчив. Не всички разработки виждат бял свят, но ако компания като Bosch не беше инвестирала в такива проекти, сега нямаше да имаме ABS или следящи пътищата системи, които са предотвратили милиони катастрофи.

Самият автомобил се променя. Това, което беше преди 20 години, няма нищо общо с това, което е сега. Автомобилът вече е изцяло нов продукт, и е нормално и отношенията между създателите му да еволюират.

Вие сте и най-големият световен производител на софтуер за електрически велосипеди - близо девет десети от всички e-bikes по света са с български софтуер...

Динко Русев: ... дори повече.

Върху какви други продукти работите извън автомобилния сегмент?

Динко Русев: Най-големият ни проект е с електрическите колела, при които електрически двигател помага, за да се движите по-лесно, по-бързо и да изминавате по-големи разстояния. Освен това създаваме доста интересни продукти и с компании за мотоциклети. Работим и със сензорния сектор на Bosch, като оптимизираме съществуващите сензори, и с интелигентните камери на Bosch в области като разпознаване на образи, на обекти, на действия. Нашата гама е доста широка. Автомобилната промишленост е най-големият ни партньор, но работим с почти всички други дивизии на Bosch.

Автономното управление по план трябваше да е готово за масово приложение някъде до 2025 година. Датата приближава, но сме все така далеч от коли, които могат да се карат сами. Кои са основните предизвикателства? Каква роля играе "Бош Инженеринг Център София" в тази насока?

Динко Русев: Автономният автомобил е почти създаден, системите за ниво 4 и 5 на автономност са в разработка от известно време, в усилено тестване и съвсем скоро биха могли да се появят на пазара. Пречките са основно две. Едната е в законодателството. Знаете, че в някои държави по света с доста по-либерално законодателство вече се движат коли без шофьори. Доколко това е правилно, никои не може да каже. Но Европейският съюз се нуждае от промени в законодателството, преди това да стане възможно. Втората пречка е в необходимостта от уеднаквяване на инфраструктурата. Това би дало доста силен ръст в автономното шофиране. В момента коли, които имат ниво 3 или 3 и половина на автономност, трябва да разпознават в коя държава са и да променят настройките си спрямо местната инфраструктура.

Какво имате предвид с "уеднаквяване на инфраструктурата"?

Динко Русев: Това означава, първо, навсякъде да има маркировка - дори да не е една и съща, но да я има. Маркировката е доста важен фактор автомобилът да се ориентира правилно къде се намира. Свързаността също е ключова. Автономният автомобил се нуждае от свързаност през цялото време - дори и когато не е в движение. Знаете, че мобилните мрежи в различните държави са с различно качество. В страна с добре изградена 5G мрежа ще имате едно поведение на автомобила, в страна без 5G или със слабо покритие - съвсем друго. Важно е и

гението на водача и предотвратяват заспиването зад волана - огромен проблем, който води до много жертви всяка година. Освен това продукти, които се разработват в други центрове, се тестват изцяло в България - като например автоматичната система за паркиране на Bosch.

Прави ми впечатление, че споменавате много системи, но не и марки на автомобили, в които те се въграждат. Производителите на компоненти, сред които Bosch е най-големият, от дълги години са скритият гръбнак на автомобилния сектор: те вършат по-голямата част от работата, включително и развойната, но автомобилните гиганти получават цялата слава. Променят ли се напоследък отношенията между автомобилните производители и техните доставчици?

Динко Русев: По-скоро отношенията еволюират. Доставчиците от т. нар. Ниво

качеството на пътищата. Автономните автомобили виждат дупките и неравностите, но все пак лошата настилка създава проблеми.

Накрая стигаме до най-важния фактор според мен: ако искаме да имаме истинска автономност, то на пътя трябва да има само автономни автомобили. Тогава ще бъде изпълнена основната цел: прекратяване на войната по пътищата. Един автономен автомобил не нарушава правилата, не влиза в рисков ситуации и оценява обстановката много по-бързо от човека. Ако на пътя имаме само автономни автомобили, които комуникират един с друг, катастрофите ще станат едно на милиард. Ще се случват веднъж на няколко години и ще са новинарска сензация.

Говорили сме си с вас, че един съвременен автомобил изисква над 100 милиона реда код - 50 пъти повече от телескопа "Хъбъл". Евентуалната поява на напълно автономни автомобили ще увеличи софтуера до около 500 милиона реда. Превърнаха ли се вече автомобилите в компютри на колела, както прегрече Илон Мъск навремето?

Динко Русев: Според мен Илон Мъск имаше нещо друго предвид: че в момента автомобилите са съвкупност от компютри на колела. В модерния автомобил има десетки или дори стотици компютри, които изпълняват различни дейности, комуникират един с друг и създават това, което наричаме поведение на пътя. Идеята на Мъск е да обедини всички тях в една или две големи машини, с много висока производителност, които да изпълняват тази дейност. Доста от автомобилните производители вече вървят в тази посока. Други се придържат към предишната схема. Бъдещето ще покаже кой е правилният подход.

Използвате ли вече генеративен AI в работата си в България? Знаем, че Bosch го ползва активно за контрол на качеството в заводите си.

Динко Русев: Bosch използва генеративен изкуствен интелект и в производството, и в други сфери. Говорейки за "Босх Инженеринг Център София", в момента изучаваме възможностите му и го използваме за автоматизиране на тестовете, които правим. Това ни позволява да разширим много обема на тестовете.

Проучваме сериозно и възможността за генериране на код. Машинното генериране на код се прави повече от 20 години, но сега AI е нов инструмент, с който инженерите трябва да свикнат и да научат



Мениджърският екип на "Босх Инженеринг Център София": Димитър Камбарев, Костадин Кичев, Людмил Мутафчиев, Ивана Чолакова, Динко Русев, Константин Конов, Антоанета Антова-Георгиева, Момчил Станчев, Бойко Казаков
The Bosch ECS management team: Dimitar Kambarev, Kostadin Kichev, Lyudmil Mutafchiev, Ivanka Cholakova, Dinko Rusev, Konstantin Konov, Antoaneta Antova-Georgieva, Momchil Stanchev, Boyko Kazakov

как правилно да задават задачите. Големата тема пред AI днес е как правилно да формулираме задачата, за да получим правилния резултат.

Досега беше общоприето, че ако един млад човек у нас иска да направи добра кариера и да има високи доходи, трябва да се насочи към IT индустрията. Променя ли се това с напредъка на ИИ? Каква част от работните места могат да бъдат заместени от изкуствен интелект?

Константин Конов: Тази тема е много актуална в момента и много хора твърдят, че изкуственият интелект ще застраши бъдещето на IT специалистите. Аз не мисля, че това ще се случи, и ще се опитам да обясня защо по възможно най-простия начин. Генеративният ИИ работи на базата на сложни математи-

чески алгоритми, с невронни мрежи, но това са вероятностни алгоритми. Освен това резултатът от работата на ИИ е много пряко зависим от качеството и обема данни, върху които той се обучава. Доста широко разпространено, но неправилно е схващането, че генеративният ИИ се обучава непрекъснато върху реални данни. Не е така. Той се обучава върху данни, после обучението приключва и той започва да работи с реални данни - но вече без да се обучава. В резултат на това генеративният ИИ не може да гаде гарантирано верен резултат. Винаги има някакъв процент вероятност резултатът да не е коректен. А точно това се очаква от един IT специалист: да генерира гарантирано коректни резултати. Няма значение дали става дума за младши специалист, който работи върху по-лесни задачи, или опитен експерт,



който работи върху най-сложните задачи - и за двамата изкуственият интелект е много мощен инструмент, който повишава производителността и улеснява работата, но не може да ги замести. Аз бих сравнил това с положението преди 40-50 години, при появата на персоналния компютър. Генеративният ИИ, който наистина е революционен, е точно това, което беше тогава персоналният компютър.

Един по-съвършен инструмент, а не заместител на човека?

Константин Конов: Не заместител, категорично.

Преди две години заедно с Техническия университет в София създадохте нова специалност - "Интелигентни системи и изкуствен интелект". Подобни парт-

ньорства с висшето образование ли са начинът да се реши проблемът с недостига на кадри в България?

Константин Конов: Действително създадохме тази специалност, но е важно да се отбележи, че специалистите, които ще я завършат, не са обвързани да работят при нас. Могат да работят, където пожелаят. Този модел на взаимодействие между бизнеса и университетите е много важен. За съжаление България е доста изостанала по този показател от развитите държави в света, където тези колаборации са много по-масови. Това е и една от причините все още много млади хора да заминават да учат в чужбина и да остават да работят там. За да се промени това, е нужна много работа и от страна на самите университети, и от страна на бизнеса. Според мен съществуващият модел на работа на висшите училища не спомага много за установяването на такива сътрудничества. Има какво да се промени в тази посока, за да се стимулират двете страни да работят заедно.

Ако правилно ви разбирам, би било по-добре да има един централно разработен модел за такива партньорства, вместо всеки университет да си ги урежда сам?

Константин Конов: Би могла да се създаде дори законова рамка, която да предвижда някакви стимули за такива сътрудничества. В момента действително всеки университет сам определя дали и как да работи с бизнеса. В някои случаи той има интерес от такава съвместна работа, както се случи с нас и Техническия университет. В други случаи обаче университетът няма интерес, защото това не е приоритет при начина, по който той функционира.

Как стои въпросът с набирането на кадри в "Бош Инженеринг Център София"? Успявате ли да върнете част от тези млади хора, заминали за чужбина?

Динко Русев: Вече над 40 души се върнаха в България да работят при нас - хора с успешни кариери, които преди това работеха за автомобилни производители и доставчици от първо ниво в чужбина. Това е показател, че ако осигуриш правилната среда, хората биха искали да бъдат на родното си място.

Константин Конов: Човек се чувства най-добре в собствената си среда и в собствената си държава. Ако има също толкова добри условия тук - а понякога те са дори по-добри, отколкото в чужбина - разбира се, че много хора ще се върнат. ■



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.



IN BULGARIA, WE ARE ON THE RIGHT SIDE OF THE TECHNOLOGICAL TRANSITION

Konstantin Konov and Dinko Rusev, Bosch Engineering Center Sofia, talk to Bulgaria ON AIR

By KONSTANTIN TOMOV / Photography IVAYLO PETROV

When Bulgaria's automotive sector was starting out, the handful of investors in it were engaged in things like cable production and seat sewing. Today, these industries have long been moved to the East, and high-tech products with high added value are created here instead. What factors contributed to this rather serious evolution?

Konstantin Konov: In every sector of the economy, including the automotive industry, there is a natural evolutionary cycle. Usually, you start with low-added value products and gradually move to things with high-added value, which, however, also require more qualification, that is, more investment in human capital. This increases the cost of labour and makes the Bulgarian economy less attractive for low-added value industries. I think this is a natural cycle - and a positive one.

Bosch's Bulgarian business ended last year with almost half a billion BGN in profit. What do you expect from 2024? Bosch CEO Stefan Hartung said at the beginning of the month that he expects very modest growth in the foreseeable future. Is the stagnation in the sector in Europe, and especially in Germany, affecting the Bulgarian business as well?

Konstantin Konov: It is clear that the automotive industry in Europe is currently faced with many challenges. The reasons are complex and global, but a major one is the transforma-

tion to future mobility. On the other hand, our engineering centre in Bulgaria is exactly the place where high technologies are created. We are on the right side of this transformation. For this reason, in recent years, Bosch has seen a positive development in Bulgaria. Every year our business here grows. This applies not only to the Bosch Engineering Center Sofia but also to Bosch consumer products because the brand is highly recognizable in Bulgaria and is a symbol of high quality. But this changing economic development in Europe is a challenge for us as well. We must take it into account.

2024 has shaken the confidence that the path to green transportation lies only through battery-powered electric vehicles. Bosch has numerous developments for electric vehicles, hybrids with an internal combustion engine, hydrogen drivetrains, and synthetic fuels. Will there be a clear winner in the competition between these technologies? Or perhaps the path to the future be a combination of them all?

Dinko Rusev: The future may lie in multiple approaches. Currently, everyone is talking about a hydrogen engine that will replace the traditional internal combustion engine. Such developments are being made by many companies. Work is also being done on hydrogen generators of electricity - the so-called fuel cells, and on many other technologies. For example, an internal combustion engine with zero emissions

that would not add any harmful substances to the atmosphere.

How can this be achieved? Through synthetic fuels?

Dinko Rusev: Through fuels, and also through very serious filtration and storage of harmful emissions in new ways, instead of discharging them into the atmosphere. Developments are also being made with renewable sources, solar power. The efficiency of these technologies increases every year. For the moment, there is no definite answer. Each technology is being developed very intensively. The ramp-up of the EVs will be slower than previously assumed but electrification also continues to progress at a fast pace: better quality batteries with faster charging, longer life and over 95% recyclable. The race is in many corridors, with many participants. In the end, there will be only one winner: all of us, who will live in a cleaner world.

The question is at what price? Is it possible for all these technologies to develop to the point of returning the car to something generally accessible, as it was ten to fifteen years ago?

Dinko Rusev: This is certainly the other main goal. There is no particular point in making an energy-efficient car that no one can afford. Yes, technologically it is possible to make an extremely energy-efficient car even now. But if it is inaccessible to the normal consumer, the



effect will be zero. Therefore, the price is also decisive.

In just five years since the establishment of Bosch Engineering Center Sofia, you have increased the number of employees nearly six times. This is against the backdrop of serious layoffs planned elsewhere, in other countries. What are the prospects for the development of this sector in Bulgaria in the future? What are our advantages and the main drawbacks?

Konstantin Konov: We have said many times that Bulgaria has the conditions for developing a high-tech business - especially in the automotive industry. This is determined by many factors: Bulgaria has traditions in this area, has good business practices and highly skilled people. From this point of view, the perspective is good. On the other hand, we have these global economic challenges which mean that financing some projects will be more difficult in the coming years.

For me, the state also has a relevant role in the innovation ecosystem because in Bulgaria, unlike many countries around us, we do not see a policy that supports investments in high-tech business. It is as if it is believed that because this business generates a sufficiently high added value, it can finance itself. In my opinion, that is not the case. If we want to develop and attract serious investments in high technologies, a state policy in this area is also a key.

It is difficult to find a car on Bulgarian roads that does not have Bosch components. In how many of those, however, the components are developed with the key role of Bulgarian teams? What are you working on most now?

Dinko Rusev: If we talk about products that are already on the market, we have a very wide portfolio of gateways and body computers, which I call the heart of the machine and the information highways in a car. We have a fairly wide range of instrument clusters and displays that people use in their everyday lives. Many cars on the market already have a Bosch product called Power Network Guardian. It protects the electrical system and if it breaks down, it helps the car to be still operational so that the driver can park it and call for help.

We have driver assistance systems, systems that monitor the driver's behaviour and prevent falling asleep at the wheel - a huge problem that leads to many casualties every year. In addition, products that are developed in other centres are tested entirely in Bulgaria - such as Bosch's automatic parking system.

It strikes me that you mention many systems, but not the car brands in which they are built. Component manufacturers, among which Bosch is the largest, have been the hidden backbone of the automotive sector for many years: they do most of the work, including development, but the automotive giants get all the



credit. Are the relationships between automakers and their suppliers starting to change?

Dinko Rusev: Rather, the relationships are evolving. The so-called Tier 1 suppliers have always been in symbiosis with the car manufacturers. But in recent years, the very way of communication between the two parties has evolved. Suppliers like Bosch not only fulfil the requests of the car-makers but also offer them things that they did not have until now. For us, this has been a practice for many years. Bosch invests a lot in creating new products that make the car safer, more efficient and sustainable. Not all developments see the light of day, but if a company like Bosch had not invested in such projects, we would not have ABS or road monitoring systems that have prevented millions of accidents.

The car itself is changing. What it was 20 years ago has nothing to do with what it is now. The car is now a completely new product, and it is

normal for the relationships between its creators to evolve.

You are also the world's largest producer of software for electric bicycles - nine-tenths of all e-bikes in the world have Bulgarian-written software...

Dinko Rusev: ... even more.

What other products are you working on outside the automotive segment?

Dinko Rusev: Our biggest project is with electric bicycles, where an electric motor helps you move easier and faster, and cover greater distances. In addition, we are also creating quite interesting products with motorcycle companies. We also work with Bosch's sensor department, optimizing existing sensors, and with Bosch's smart cameras in areas such as image, object, and action recognition. Our range is quite wide. The automotive

industry is our largest partner, but we work with almost all other Bosch divisions.

Autonomous driving was supposed to be ready for mass application sometime by 2025. The date is approaching, but we are still far from cars that can drive themselves. What are the main challenges? What role does Bosch Engineering Center Sofia play in this regard?

Dinko Rusev: The autonomous car is almost created, the systems for level 4 and 5 autonomy have been in development for some time, in intensive testing, and could appear on the market very soon. There are mainly two obstacles. One is in the regulation. You know that in some countries around the world with much more liberal legislation, driverless cars are already on the road. Is that the right thing to do? No one can say. But the European Union needs changes in legislation before this becomes possible. The second obstacle is the need to standardize infrastructure. This would lead to a very strong growth in autonomous driving. Currently, cars that have level 3 or 3.5 autonomy have to recognize which country they are in and change their settings to match the local infrastructure.

What do you mean by "standardize the infrastructure"?

Dinko Rusev: This means, first of all, that there should be road markings everywhere. They don't have to be exactly the same, but they need to be there. Markings are a very important factor for the car to correctly understand its location. Connectivity is also key. An autonomous car needs connectivity all the time - even when it is not in motion. You know that mobile networks in different countries are of different quality. In a country with a well-developed 5G network, you will have one behaviour of the car, in a country without 5G or with poor coverage - a completely different one. The quality of the roads is also important. Autonomous cars see the holes and bumps, but still, bad road surface creates problems.

Finally, we come to the most important factor: if we want to have true autonomy, then there should be only autonomous cars on the road. This is how the main goal will be achieved: ending the war on the roads. An autonomous car does not break the rules, does not enter risky situations and assesses the environment much faster than a person. If we only have autonomous cars on the road that communicate with each other, accidents will become one in a billion. They will happen once every few years and will be breaking news stories.

We have discussed with you previously that a modern car requires over 100 million lines of code - 50 times more than the Hubble space telescope. The eventual appearance of fully autonomous cars will increase the software to about 500 million lines. Have cars already turned into computers on wheels, as Elon Musk predicted at the time?

Dinko Rusev: I think Elon Musk had something else in mind: that currently, cars are a collection of computers on wheels. In a modern car, there are dozens or even hundreds of computers that perform different activities, communicate with each other and create what we call road behaviour. Musk's idea is to unite all of them into one or two large and high-performance machines that will carry all these functions. Many car manufacturers are already moving in this direction. Others stick to the previous scheme. The future will show which approach is the right one.

Are you already using generative AI in your work in Bulgaria? I know that Bosch is actively using it for quality control in its factories.

Dinko Rusev: Bosch uses generative artificial intelligence in production and in other areas. Speaking of Bosch Engineering Center Sofia, we are currently exploring its capabilities and using it to automate the tests we do. This allows us to greatly expand the volume of testing.

We are also seriously studying the possibility of code generation. Machine code generation has been done for more than 20 years, but now AI is a new tool that engineers need to get used to and learn how to correctly set tasks. The big topic facing AI today is how to correctly formulate the task in order to get the right result.

Until now, it was generally accepted that if a young person in our country wants to make a good career and have high income, he should focus on the IT industry. Is this changing with the progress of AI? What part of the jobs can be replaced by artificial intelligence?

Konstantin Konov: This topic is very relevant at the moment and some people warn that artificial intelligence will threaten the future of IT specialists. I don't think this will happen, and I will try to explain why in the simplest possible way. Generative AI works based on complex mathematical algorithms, with neural networks, but these are probabilistic algorithms. In addition, the result of the work of AI is very directly dependent on the quality and volume of data on which it is trained. A very widespread but incorrect belief is that generative AI is constantly trained on real data. This is not true. It is trained on data, then the training ends and it starts working with real data - but without being trained anymore. As a result, generative AI cannot give a guaranteed correct result. There is always a certain percentage of probability that the result will not be correct. And this is exactly what is expected of an IT specialist: to generate guaranteed correct results. It does not matter whether it is a junior specialist working on easier tasks or an experienced expert working on the most complex tasks - for both, artificial intelligence is a very powerful tool that increases productivity and facilitates work but cannot replace them.

I would compare this with the situation 40-50 years ago when the personal computer appeared.

Generative AI, which is truly revolutionary, is exactly what the personal computer was then.

A more perfect tool, not a substitute for humans?

Konstantin Konov: Not a substitute, definitely.

Two years ago, together with the Technical University of Sofia, you created a new university major - "Intelligent Systems and Artificial Intelligence". Are such partnerships with higher education the way to solve the problem of the shortage of personnel in Bulgaria?

Konstantin Konov: We did indeed create this major, but it is important to note that the specialists who will graduate here are not bound to work for us. They can work wherever they wish. This model of interaction between business and universities is very important. Unfortunately, in this regard Bulgaria is quite lagging behind the most developed countries in the world, where these collaborations are much more widespread. This is also one of the reasons why many young people still go to study abroad and stay to work there. In order to change this, a lot of work is needed both on the part of the universities themselves and on the part of business. In my opinion, the existing model of work of higher education institutions does not contribute much to the establishment of such collaborations. There is something that needs to change in this direction to encourage both sides to work together.

If I understand you correctly, it would be better to have a centrally developed model for such partnerships, instead of each university arranging them on its own?

Konstantin Konov: A legal framework could even be created that would provide some incentives for such collaborations. At the moment, each university determines for itself whether and how to work with business. In some cases, it is interested in such joint work, as happened with us and the Technical University. In other cases, however, the university is not interested because this is not a priority in the way it operates.

How is the recruitment situation at Bosch Engineering Center Sofia? Are you managing to bring back some of these young people who went abroad?

Dinko Rusev: Over 40 people have already returned to Bulgaria to work for us - people with successful careers who previously worked for first-tier automotive manufacturers and suppliers abroad. This is an indicator that if you provide the right environment, people would like to be in their native place.

Konstantin Konov: People feel better in their native environment and their own country. If there are equally good conditions here - and sometimes they are even better than abroad - of course many people will return. ■



НОВИ КРИЛЕ, НОВИ ПРИКЛЮЧЕНИЯ

Полет от ново поколение с Airbus A220



ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ



www.air.bg

40 | **ГОДИНАТА**
НА ГНЕВА
THE YEAR OF ANGER



38 | **КАЛЕЙДОСКОП**
KALEYDOSCOPE



44 | **10 НЕЩА, КОИТО НЕ ЗНАЕТЕ ЗА ЧЪРЧИЛ**
10 THINGS YOU DON'T KNOW ABOUT CHURCHILL





БЪЛГАРИТЕ СА НАЙ-ЗЛЕ В ЕВРОПА ПО ВРЕМЕ В СОЦИАЛНИТЕ МРЕЖИ

BULGARIANS ARE THE WORST IN EUROPE IN TIME SPENT ON SOCIAL MEDIA

България е една от страните, най-застрашени от така наречената "дигитална деменция" - медицинско състояние, описващо отслабване на мозъчните функции и проблеми с паметта в резултат на прекомерна употреба на мобилни устройства. По данни на We Are Social, българите прекарват повече време в социалните мрежи от всички останали европейци: средно по 2:26 часа дневно. Румъния, Португалия и Италия са доста след нас. Всички останали в Top 20 по този неособено похвален показател са държава от Третия свят. На върха е Кения, където хората губят средно по 3:43 часа дневно в социалните мрежи, следват Южна Африка и Бразилия. За сравнение в Япония средното прекарано време в мрежите е едва 1:53 часа. През 2024 човечеството е прекарало в социалните мрежи общо 500 милиона години, подчертават от We Are Social.

Сходни данни показва и социологическо проучване, проведено от агенция "Арбитраж" по поръчка на един от мобилните оператори у нас. Според него над 40% от българите използват мобилни устройства по повече от 4 часа на ден, а 20% прекарват над 6 часа. Само 4 на сто от запитаните ползват смартфоните или таблетите си пог 1 час дневно. Над 41% от анкетираните обясняват дългите часове пред мобилното устройство със силата на навика, за 37% то е свързано с работата.

Bulgaria is one of the countries most at risk of the so-called "digital dementia" - a medical condition describing a decline of cognitive functions and memory problems as a result of excessive use of mobile devices. According to data from We Are Social, Bulgarians spend more time on social networks than all other Europeans: an average of 2:26 hours per day. Romania, Portugal and Italy are well behind us. All the others in the Top 20 in this not particularly commendable indicator are Third World countries. At the top is Kenya, where people waste an average of 3:43 hours per day on social networks, followed by South Africa and Brazil. For comparison, in Japan, the average time spent on networks is only 1:53 hours. In 2024, humanity will have spent a total of 500 million years on social networks, We Are Social emphasizes. Similar data is also shown by a sociological survey conducted by the "Arbitrage" agency commissioned by one of the mobile operators in our country. According to it, over 40% of Bulgarians use mobile devices for more than 4 hours a day, and 20% spend more than 6 hours. Only 4 per cent of those surveyed use their smartphones or tablets for less than 1 hour a day. Over 41% of those surveyed explain the long hours in front of the mobile device by force of habit, for 37% it is related to work. ■

ДЖО БАЙДЪН ПОМИЛВА СИНА СИ

JOE BIDEN PARDONS HIS SON

Джо Байдън направи онова, което многократно бе уверявал, че няма да стори - помилва сина си Хънтър по обвиненията в укриване на данъци и нерегламентирано огнестрелно оръжие. Това ще е един от последните актове на американския президент, преди да предаде властта на Доналд Тръмп през януари. 54-годишният Хънтър Байдън бе обвиняем по дела в Калифорния и Делавейър, които заплашваха да го вкарат зад решетките.

От администрацията на президента многократно бяха уверявали, че той няма да се намесва. Но сега Байдън даде на сина си "пълно и безусловно помилване" с обяснението, че синът му е станал жертва на "избирателно и несправедливо" преследване.

Joe Biden did what he had repeatedly assured that he would not do - he pardoned his son Hunter on charges of tax and gun crimes. This will be one of the last acts of the US president before handing over power to Donald Trump in January. 54-year-old Hunter Biden was accused in cases in California and Delaware that threatened to put him behind bars.

The president's administration had repeatedly assured that he would not interfere. But now Biden has given his son a "full and unconditional pardon" with the explanation that Hunter was the victim of "selective and unfair" persecution. ■

Кетопрофен АБР

Кетопрофен

50 мг прах за перорален разтвор в саше

Празнувай живота
БЕЗ БОЛКА!



СТАВНИ И МУСКУЛНИ БОЛКИ

ГЛAVОБОЛИЕ И НЕВРАЛГИЯ

МЕНСТРУАЛНА БОЛКА

ЗЪБОБОЛ

 antibiotic



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

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

ГОДИНАТА НА ГНЕВА

2024 оправда всички песимистични очаквания - защото вече не е важно кой, а как печели

Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотография iSTOCK

Обърни се с гняв назад. Изключи мозъка. Отдай се на чувството. Така! Не усещаш любов, нали? Омразата те пълни, прелива. Още малко и ще кипне. Чудесно! Сега вече сме готови да започнем с обзора на 2024 година.

ОЧАКВАХ ТЯ ДА БЪДЕ ГОДИНАТА НА ИЗБОРА. А тя се превърна в годината на гнева.

„Обърни се с гняв назад“ (1956) е пиеса от Джон Осбърн, филмирана по-късно от Тони Ричардсън, в ролите Ричард Бъртън и Клеър Блум. Препоръчвам да гледате пиесата или филма. Става дума за любовен триъгълник: съпругът се възмущава от света – и, както често става в живота, си го изкарва на жена си; после преспива с най-добрата ѝ приятелка. Най-запомнящата се сцена е как съпругата по пенюар глади ли, глади, а мъжът се отегчава и ожесточава. Ще нарекат тази мода в изкуството „разгневените млади хора“. Те не могат да се спогодят с модерния свят. Икономическият натиск ги гнети, семействата се разпадат, ценностите вехнат.

Младите се гневят, но не се вдигат на бунт. Обърни се с гняв назад, напред и нагоре.

НЕ Е ЛИ СЪЩОТО ДНЕС? ЧОВЕЧЕСТВОТО тъкмо свикна с модерния свят – и гоиде постмодерният. А гневът се увеличи по гвеста.

Ще кажете, нервират ни промените и изненадите. Само че аз погледнах своята прогноза за 2024, публикувана тук, и малко самохвално ще кажа, че не съм познал само това, което не съм поискал – че Испания ще стане европейски шампион по футбол. Всичко се сбъдна в годината, в която милиарди отидоха го урните. Не ни изненадаха победите на Путин, Лукашенко, Нарендра Моди, Стармър, Мицковски, австрийската, хърватската и европейската десница, дори завръщането на Тръмп. Защо тогава този гняв?

ЗАЩОТО ПО-ВАЖНО СЕ ОКАЗА НЕ КОЙ ПЕЧЕЛИ, а как. Разделението, омразата и гневът удариха тавана. Виртуалните тълпи водиха битките така, че здрavo място не остана. Дори победителите не са щастливи.



Киър Стармър очаквано спечели изборите в Обединеното кралство в името на нормалността и спокойствието. Но не успокои страстите. Неговото най-ценно политическо качество – деловата скука – не му помогна в развихрения таифун на социалните мрежи, където репутациите умират бързо, а публиката търси арена и шоу. И ето го, месеци след победата, с нисък рейтинг и намалено доверие. От Доналд Тръмп никой не очакваше нормалност и спокойствие, тъкмо обратно. Доскоро мислехме, че по гумите на бившия губернатор на Ню Йорк Ендрю Куомо, „водих кампаниите в поезия, но управляваш в проза“. Какви наивници сме били! Тръмп спечели с микс между рап и пънк – и съдейки по номинациите му, така смята и да управлява.

Неговата победа бе най-важното събитие на годината. Тя събра смисъла на 2024. Можем да изпълним десетки страници с обяснения какво стои зад нея: недоволството на белите мъже, цените в магазините, ефектите на инфлацията, провалите на Джо Байдън и Камала Харис. Може да е върно.



НО ИМА И ДРУГО, ОЩЕ ПО-ВЯРНО. Вижте купона на митингите. Гнева на феновете. Крайностите на Мъск и Кенеди. Рева на виртуалната арена, която гледа постмодерната гладиаторска битка. Пръсти надолу! Трябва да се търкалят глави. Икономиката върви: глупости! Ваксините спасяват животи: айде бе! Звездите от Холивуд подкрепят Харис: да си ходят! Искаме Тръмп да избухва, да танцува по сцената, да им измисля прякори. Искаме Мъск да уволни три четвърти от чиновниците. Не искаме гетайли. Не искаме компромис. Не искаме умереност. Гневни сме и искаме шоу.

Доналд Тръмп намери репликата на епохата още като водещ на „Стажантът“: „Уволнен си!“ Ето това искаме да гледаме.

ЗА ПЪРВИ ПЪТ В ЧОВЕШКАТА ИСТОРИЯ толкова хора имат право на глас – през своите смартфони. Това означава „всякакви хора“: умни и глупави, добри и лоши, щастливи и отчаяни. Но както обясняват песимистите, алгоритмите на социалните мрежи дават път на вторите – глупавите, лошите, отчаяните. Тъкмо те раздухват тайфуна, който вилнее навън.

Не ме разбирайте погрешно, не хуля Тръмп и привържениците му. Няма виртуална тълпа, а тълпи – либерали, консерватори, националисти, левичари. А спомняте ли как класиците дефинират „тълпа“? Според тях, тълпата я движи акълът на най-простия в нея.

Затова 2024 ни предложи немислимото. Кои можеше да предположи, че един танц при откриването на парижката Олимпиада ще надмине по популярност всеки спечелен медал? Че България ще направи два парламентарни вота за една година и седем за три? Че Северна Корея ще прати войници срещу Украйна? Че израелският отговор срещу терора на Хамас ще бъде толкова жесток? Че хората ще вярват на нагли лъжи, дори ще им се радват? Всичко е възможно. Всяка наглост получава подкрепа, стига да задвижи тълпа.

КОЙ МОЖЕ ДА УКРОТИ ХАОСА? Демокрациите вече не създават мнозинства. Да, мажоритарните изборни системи (както САЩ и Великобритания) създават – но във вид на сложни и нестабилни коалиции. Един пример: съюзът на американската левица, който включваше елити, малцин-

ства и работници, се разпадна. Демократическата партия загуби работниците, латиносите и голяма част от афро-американците. Затова потъна.

По-често срещано е другото. Германия, Франция, Нидерландия, Белгия трудно правят правителства. С месеци преговарят, докато възбудените от изборните кампании виртуални тълпи се успокоят и стигнат до някакъв компромис. Но и да го натъкмят, той се оказва крехък. Затова Германия и Франция, лидерите на Европа, разпаднаха управленските си коалиции и мъчително плуват към неизвестното, като често гълтат вода. Гневът предизвиква промени, но не ражда стабилна власт.

“ОБЪРНИ СЕ С ГНЯВ НАЗАД” не завършва с хепиенд. Даже, ако съществува обратното на хепиенд, пиесата завършва с него. 2024 също няма щастлив край. Когато четете този текст, вие ще сте направили и личната си равностетка. Няма много повод за радост, нали? Казах ли ви? Сега се обърнете с гняв назад, плюйте през рамо и си пожелайте приятни изненади догодина. ■

THE YEAR OF ANGER

2024 lived up to all the pessimistic expectations – because it's no longer about who wins, but how

By BOYKO VASILEV / Photography iSTOCK

Look back in anger. Turn off your brain, embrace the feeling. That's it! You don't feel love, right? Hatred fills you, overflows. A bit more and it will boil. Perfect! Now we are ready to begin the overview of 2024.

I EXPECTED IT TO BE THE YEAR OF CHOICE.

But it turned out to be the year of anger. 'Look back in anger' (1956) is a play by John Osborne, later filmed by Tony Richardson, starring Richard Burton and Claire Bloom. I recommend you watch the play or the movie. The plot is about a love triangle: the husband resents the world – and, as it often happens in life, he takes it out on his wife; then he sleeps with her best friend. The most memorable scene is how the wife, dressed in a morning gown irons and her husband gets bored and bitter. They would call this trend in art "angry young people." They cannot get along with modern world. Economic pressures enrage them, families fall apart, values wither. Young people are angry, but they do not rebel. Look back in anger, onwards and upwards.

ISN'T IT THE SAME TODAY? MANKIND has just got used to the modern world, and the post-modern world came. Anger increased by double. Changes and surprises make us nervous, you will say. Except that I've looked at my 2024 prediction, posted here, and I'll be a little boastful and say that I didn't guess just what I didn't ask for – that Spain will become European football champions. It all came true in the year that billions went to the polls. We were not surprised by the successes of Putin, Lukashenko, Narendra Modi, Starmer, Mitskovsky, the Austrian, Croatian and European right-wing, or even the return of Trump. Why then this anger?

BECAUSE IT'S NO LONGER ABOUT WHO WINS, BUT HOW.

Division, hatred, and anger hit the roof. The virtual mobs have so fought the battles that even the winners were not happy. Keir Starmer predictably won the UK election in the name of normality and calm. But it did not calm passions. His most precious political quality – business boredom – did not help him in the raging typhoon of social media, where reputa-

tions die quickly and audiences seek arena and show. And here he is, months after victory, with low approval ratings and diminished credibility. Nobody expected sanity and serenity from Donald Trump, quite the opposite. Until recently, we thought, in the words of former New York Governor Andrew Cuomo, "you campaign in poetry, but govern in prose." What naifs we were! Trump won with a mix between rap and punk – and judging by his nominations, that's how he plans to govern.

His winning was the most important event of the year. It gathered the sense of 2024. We could fill dozens of pages explaining what was behind it: white male discontent, shop prices, the effects of inflation, the failures of Joe Biden and Kamala Harris. It may be true.

BUT THERE IS SOMETHING ELSE, EVEN

TRUER. Look at the party at the rallies, at the fans' anger. The extremes of Musk and Kennedy. The roar of the virtual arena watching the post-modern gladiator fight. Thumbs down! Heads must roll. Economic is rolling: Bullshit! Vaccines save lives: Oh, come on! Hollywood stars support Harris: Be gone! We want Trump to go crazy, go dance on stage and give them nicknames. We want Musk to fire three-quarters of his employees. We don't need details. We don't

For the first time in human history so many people have the opportunity to vote through their smartphones. This means 'all kinds of people': smart and dumb, good and bad, happy and desperate.

want compromises. We don't want modesty. We are angry and we want a show!

Donald Trump found the catchphrase of the era back when he hosted 'The Intern': "You're fired!" That's what we want to watch.

FOR THE FIRST TIME IN THE HUMAN HISTO-

RY so many people have the opportunity to vote through their smartphones. This means 'all kinds of people': smart and dumb, good and bad, happy and desperate. But as the pessimists explain, social network algorithms are giving way to the latter – the dumb, the bad, the desperate. They are the ones who fan the typhoon raging outside.

Don't get me wrong. I am not bashing Trump and his supporters. There isn't just one virtual mob, but mobs – liberals, conservatives, nationalists, left-wingers. And remember how the classics define 'mob'? According to them, the mob is driven by the wits of the dumbest one in it.

So 2024 offered us the unthinkable. Who could have guessed that a dance at the opening of the Paris Olympics would surpass in popularity any medal won? That Bulgaria would make two parliamentary votes in one year and seven in three? That North Korea would send soldiers against Ukraine? That Israel's response to Hamas terror would be so violent? That people would believe brazen lies, even enjoy them? Anything is possible. Any audacity gets support, as long as it gets a crowd moving.

WHO CAN TAME THE CHAOS?

Democrats no longer create majorities. Yes, majoritarian electoral systems (like the US and UK) do, but in the form of complex and unstable coalitions. One example: the alliance of the American left-wing, which included elites, minorities and workers, has dissolved. The Democratic Party lost the workers, Latinos and a large number of African-Americans. That's why it sank.

The other way is more common. Germany, France, the Netherlands, Belgium have a hard time forming governments. They negotiate for months until the virtual mobs, agitated by the election campaigns, calm down and come to some compromise, which often proves fragile. So Germany and France, the leaders of Europe, have broken up their governing coalitions and are swimming painfully towards the unknown, often gulping water. Anger causes changes, but does not breed stable government.

'LOOK BACK IN ANGER' is not a happy ending story. Even if there is an opposite of happy end – then this is it. 2024 doesn't have a happy ending, too. By the time you read this, you will also have made your personal assessment. There is not much to be happy about, is there? Didn't I tell you? Now look back in anger, spit over your shoulder and wish for pleasant surprises next year. ■

ИМОТИДЕ

с Христо Николов



Всяка
неделя 21:00

**Bloomberg
TV Bulgaria**

  bloombergtv.bg

10 НЕЩА, КОИТО НЕ ЗНАЕТЕ ЗА УИНСТЪН ЧЪРЧИЛ

150 години след рождението на "най-великия британец", някои аспекти от живота му още са тайна за публиката

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография iSTOCK

Нямам друго какво да предложа, освен кръв, изнурителен труд, сълзи и поп": на 30 ноември се навършват 150 години от рождението на най-добрия писател сред политиците и най-добрия политик сред писателите. Добър повод да ви припомним 10 факта за сър Уинстън Чърчил, които повечето хора не знаят.

Наполовина е американец

Най-великият британец (според една скорошна анкета) всъщност е наполовина американец. Уинстън е големият син на сър Рандолф Чърчил, британски политик, и на американката Джени Джероум, гъщеря на богат финансист. Освен това Уинстън Чърчил е и първият човек, получил статута на почетен гражданин на САЩ (от Джон Ф. Кенеди).

Бил е двойкаджия

В онази епоха кариерата на всеки уважаваш себе си британски аристократ започва от военната служба. Но Уинстън бил пословично слаб ученик по всички предмети, освен по история и английски език. На два пъти се провалил на приемния изпит за военната академия, и едва от третия опит, с помощта на бащин приятел, успял да се промъкне. При това в кавалерийското училище, където изискванията били по-ниски, отколкото в пехотното.

Бил е журналист - и военнопленник

След военното училище, Чърчил пътува по света като военен кореспондент на лондонски вестник - в Куба, Индия, Судан и накрая в Южна Африка по време на бургската война. Влакът, с който пътува, е избеднат от бурите и Чърчил е пратен в лагер за военнопленници. Успява да избяга през една нощ и три дни се укрива, преди да се измъкне към Мозамбик във вагон с вълна. Връща се в Лондон като герой.

Проваля се като командващ

Първата световна война заварва Чърчил вече като първи лорд на адмиралтейството - тоест главнокомандващ британския флот. Идеята за офанзива срещу Османската империя при Дарданелите е негова, но и морската операция, и десантът при Галиполи се провалят въпреки голямото числено превъзходство на съюзниците, които дават 300,000 жертви. Чърчил е сметнат за главен виновник и е освободен от поста си. Напуска правителството и отива да се сражава като полеви офицер на Западния фронт, в Белгия.

Имал е говорен дефект

Уинстън Чърчил е останал в историята като един от най-великите оратори - и го е постигнал въпреки изразения си говорен дефект (не е можел да произнася правилно звука "с"). Той е също първият - и до момента единствен - министър-председател, успял да влезе по върховете на музикалните класации. През 1965 плоча с прочутите му речи се класира до шесто място сред най-продаваните албуми във



Великобритания, като няколко седмици вогу през The Beatles.

Запален зигар

Чърчил много обичал зигарската работа, и дори бил приет за официален член на съюза на зигарите. Обичал да обяснява, че работата с мистрията е приятен контраст с умствения труд, и си поставял за цел да пише по 2000 думи дневно, и да полага по 200 тухли. Сам построил оградите в имението си Чартуел, както и малка къща за гъщерите си. След 40-ата си година се запалил и по рисуването, и е оставил над 500 платна. Носител е на "грешната" Нобелова награда

Чърчил винаги е искал да получи Нобеловата награда за мир. Но всъщност Нобеловият комитет го удостоява през 1953... за литература. Освен за легендарните му речи, това е признание и за двата му исторически труда за световните войни. Освен това е писал биографии на баща си Рандолф Чърчил и на далечния си прародител херцог Малборо.

Кръстник на "Желязната завеса"

Според мнозинството историци, именно Чърчил налага термина "Желязна завеса" за разделението в Европа между комунистическия изток и демократичния запад след Втората световна война. Чърчил използва израза в една реч през март 1946.

Свалят го още преди края на войната

Войната още не е приключила през юли 1945 (Япония капитулира едва през септември), когато на общите избори във Великобритания Чърчил губи с голяма разлика от лейбъристите на Клеъмнт Атли. "Имат право да ни изрват, това е демокрация. За това се борихме", казва Чърчил. През 1951 печели изборите и се завръща като министър-председател за още три години и половина, преди да се оттегли заради влошено здраве.

Чудо на медицината

Уинстън Чърчил доживява до 90 години въпреки стил на живот, който никога не би посмял да нарече "здравословен". Дори да пренебрегнем стреса от политиката, сър Уинстън пише по цял ден и пуши пури, от които на нормален пушач би му прилошало. Освен това е пословично непохватен. Получава сътресение на мозъка и перфориран бъбрек при падане от мост. Няколко пъти е падал от кон, вади си рамото при слизане от кораб, едва не се удавя в езеро в Швейцария, разбира се с тренировъчен самолет и е блъснат от кола в Ню Йорк, защото погледнал в грешната посока, преди да пресече. ■

VIVACOM

The first 5G prepaid starter pack in Bulgaria

5G FREE 2GO

20 000 MB

AT MAXIMUM SPEED

800 min.

NATIONAL MINUTES

+20 000 MB

FROM MY VIVACOM

No contract

Internet never stops

The lowest rate



The prepaid starter package costs BGN 12. The included services are valid for 28 days, and the BGN balance - 60 days from the date and time of activation. Minimum initial billing for outgoing calls is 180 sec., after which billing is per minute. After running out of MB at maximum speed - up to 64 Mbps if there is at least BGN 0.01. All prices include VAT. An additional 20,000 MB can be activated once for free on My Vivacom. Info: vivacom.bg

10 THINGS YOU DIDN'T KNOW ABOUT WINSTON CHURCHILL

150 Years After the Birth of "The Greatest Briton", Some Aspects of His Life Are Still a Secret to the Public

By KALIN ANGELOV / Photography iSTOCK

"I Have Nothing to Offer But Blood, Toil, Tears and Sweat": November 30 marks the 150th anniversary of the birth of the greatest writer among politicians and the greatest politician among writers. A good occasion to remind you of 10 facts about Sir Winston Churchill that most people don't know.

He's Half American

The greatest Briton (according to a recent poll) is actually half-American. Winston is the eldest son of Sir Randolph Churchill, a British politician, and the American Jenny Jerome, the daughter of a wealthy financier. In addition, Winston Churchill was the first person to receive the status of an honorary citizen of the United States (by John F. Kennedy).

He was a very bad student

In that era, the career of any self-respecting British aristocrat began with military service. But Winston was a notoriously poor student in all subjects except history and English. He failed the entrance exam for the military academy twice, and only on the third attempt, with the help of a father's friend, did he manage to sneak in. At that, to the cavalry school,

where the requirements were lower than in the infantry.

He was a journalist - and a prisoner of war. After military school, Churchill travelled the world as a war correspondent for a London newspaper - to Cuba, India, Sudan and finally to South Africa during the Boer War. The train he was traveling on was ambushed by Boers and Churchill was sent to a prisoner camp. He managed to escape overnight and hid for three days before escaping to Mozambique in a wool-laden wagon. He returned to London a hero.

Failed as a commander

The First World War found Churchill already as First Lord of the Admiralty - that is, Commander-in-Chief of the British Navy. The idea for an offensive against the Ottoman Empire at the Dardanelles was his, but both the naval operation and the landing at Gallipoli failed despite the great numerical superiority of the Allies, who suffered 300,000 casualties. Churchill was considered the main culprit and was dismissed from his post. He left the government and went to fight as a field officer on the Western Front, in Belgium.

He had a speech impediment

Winston Churchill went down in history as one of the greatest orators - and he did so despite his pronounced speech impediment (he could not pronounce the sound "s" correctly). He is also the first - and so far only - prime minister to have topped the music charts. In 1965, a record of his famous speeches reached number 1 among the best-selling albums in Britain, leading The Beatles for several weeks.

Avid bricklayer

Churchill loved bricklaying and was even accepted as an official member of the Bricklayers' Union. He liked to explain that working with a trowel was a pleasant contrast to mental labour, and he set himself the goal of writing 2,000 words a day and laying 200 bricks. He built the fences on his Chartwell estate himself, as well as a small cottage for his daughters. After his 40th year, he also took up painting and left behind over 500 canvases.

Winner of the "wrong" Nobel Prize

Churchill always wanted to receive the Nobel Peace Prize. But in fact, the Nobel Committee awarded him in 1953... for literature. In addition to his legendary speeches, this is a recognition of his two historical works on the world wars. He also wrote biographies of his father Randolph Churchill and his distant ancestor, the Duke of Marlborough.

Godfather of the "Iron Curtain"

According to the majority of historians, it was Churchill who coined the term "Iron Curtain" for the division in Europe between the communist East and the democratic West after World War II. Churchill used the phrase in a speech in March 1946.

They kicked him out before the war ended

The war was not yet over in July 1945 (Japan did not surrender until September) when Churchill lost a wide margin to Clement Attlee's Labour in the British general election. "They have the right to kick us out, that's democracy. That's what we fought for," Churchill said. He won the election in 1951 and returned as prime minister for another three and a half years before resigning due to ill health.

A medical miracle

Winston Churchill lived to be 90 despite a lifestyle that no one would dare call "healthy". Even if we ignore the stress of politics, Sir Winston drank all day and smoked cigars that would make a normal smoker sick. He was also notoriously clumsy. He suffered a concussion and a perforated kidney from a fall off a bridge. He's fallen off a horse several times, dislocated his shoulder getting off a ship, nearly drowned in a lake in Switzerland, crashed in a training airplane, and was hit by a car in New York because he looked the wrong way before crossing the street. ■



MAZDA CX-80

8-степенен автоматик, 4x4, 6+1 места

Изберете между:

Diesel

3.3L, 6 цилиндъра, M-HYBRID 48V, 254+17 КС, 550+153Nm

Plug-in Hybrid

327КС, 62км пробег на ток, 6.8 сек 0-100км/ч



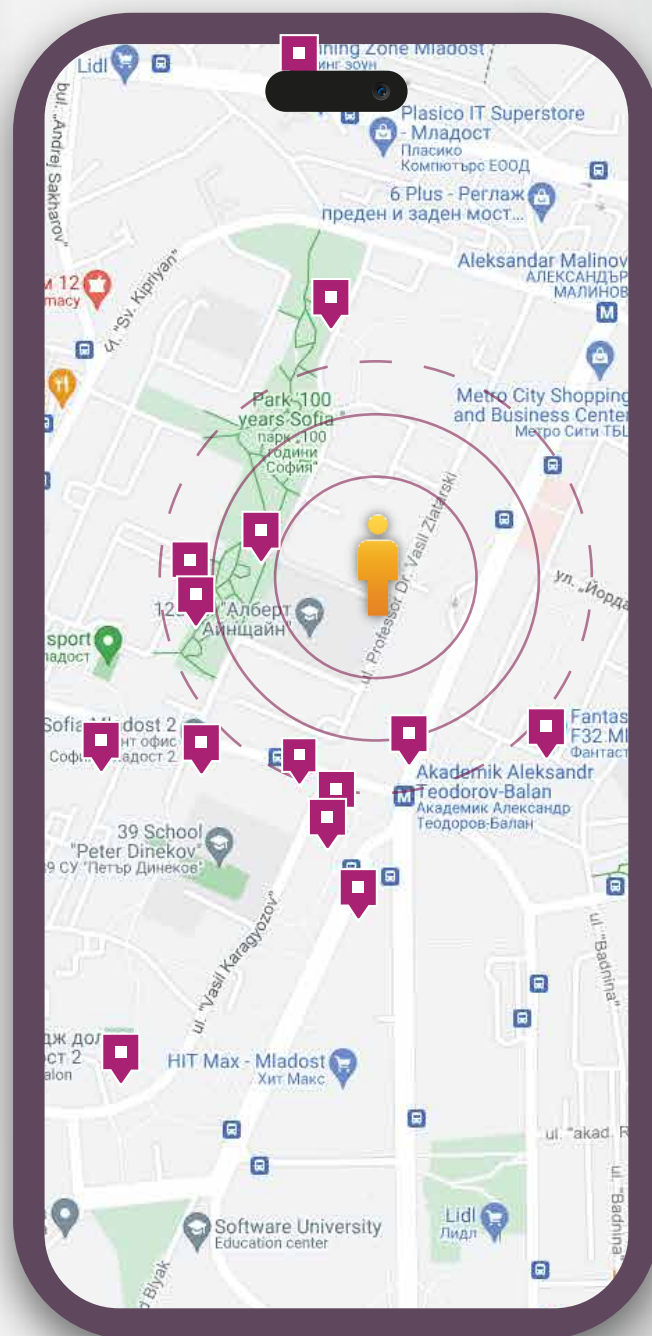
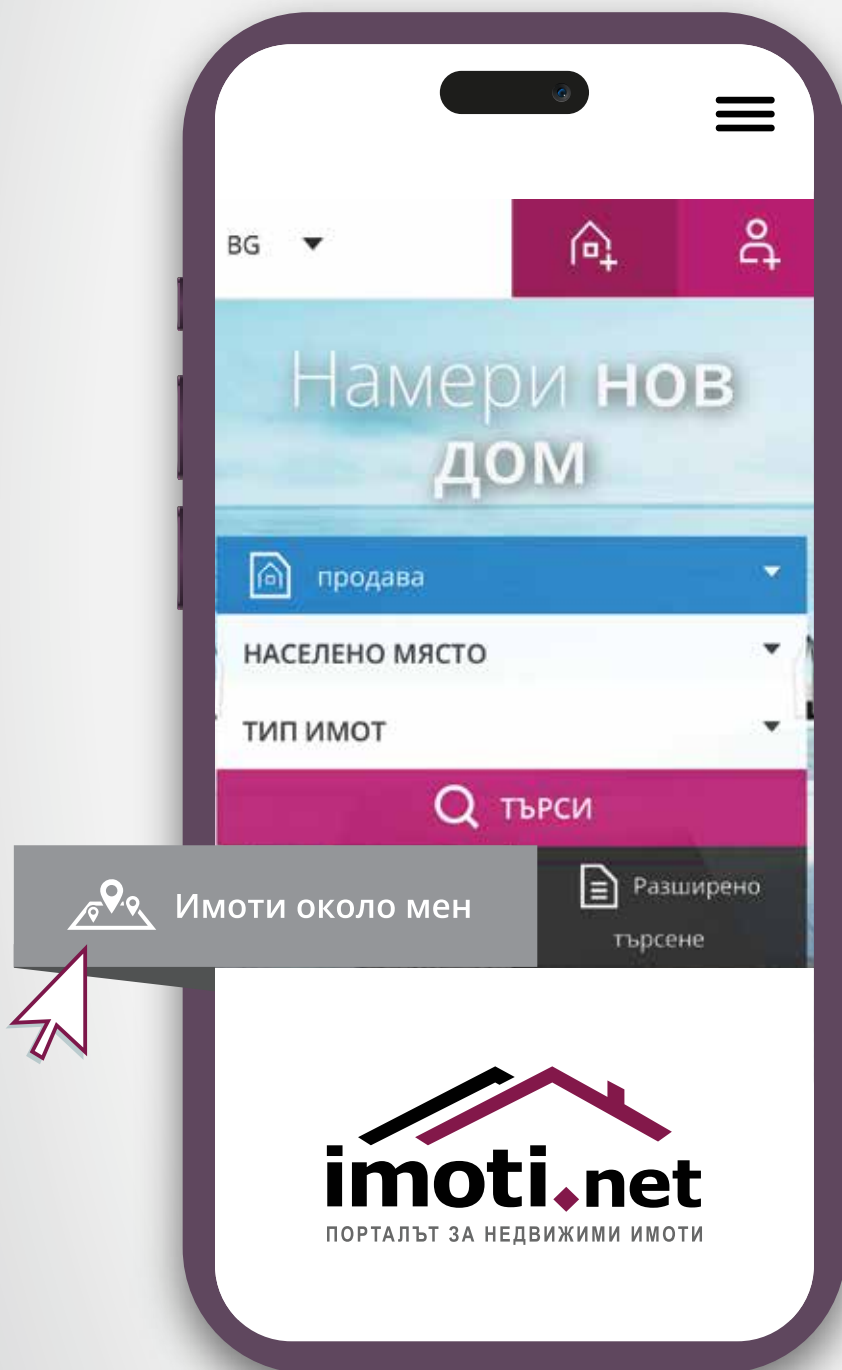
mazda.bg

CRAFTED IN JAPAN

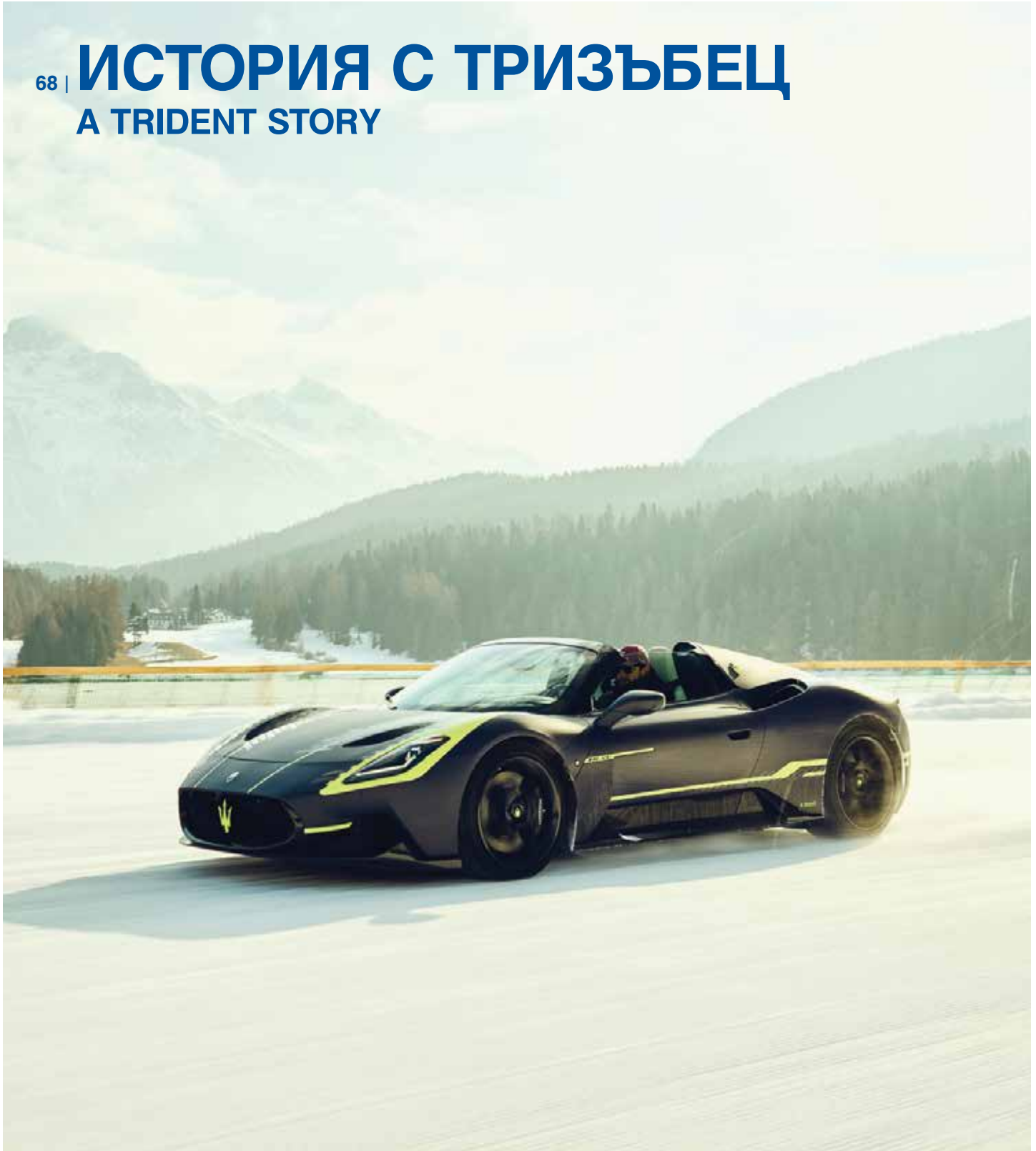
DRIVE TOGETHER



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



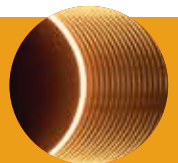
68 | **ИСТОРИЯ С ТРИЗЪБЕЦ**
A TRIDENT STORY



52 | **НАЙ-ГОЛЕМИТЕ КАТАСТРОФИ**
THE GREATEST DISASTERS



62 | **ЗАГЛЕДАНИ В ЗВЕЗДИТЕ**
STARING AT THE STARS





НАПРАВИ СИ САМ... ДИЗЕЛ

Революционен нов метод превръща старото олио в автомобилно гориво при домашни условия

Революционна нова технология за превръщане на употребявано олио в биодизел е на път да преобрази изцяло този сектор. Учени от Калифорнийския университет са открили нов метод, който не изисква нито високи температури и налягане, нито скъпо оборудване, и може да се използва на практика и в домашни условия. Произведеното гориво за дизелови двигатели е въглеродно неутрално.

Екипът, начело с Кевин Лофгрен, публикува откритието си в авторитетното издание Energy & Fuels. За процеса може да се използва всякаква използвана мазнина за готвене на растителна основа - слънчогледово или царевично олио, зехтин, палмово масло и т. н. Бракуваното олио се третира с химикал, наречен натриев тетраметеооксиборат ($\text{NaB}(\text{OMe})_4$). Реакцията протича при съвсем умерена температура - от порядъка на 40 градуса. Досегашните техники за преработване на олио в биодизел изискваха много високи

температури и налягане - тоест консумираха много енергия. Новият метод има още едно предимство: отпадният продукт от него е твърд и се утаява на дъното на съда, така че биодизелът може просто да се прелее. А от твърдия остатък може да се възстанови оригиналният химикал, използван за стартиране на реакцията. Досегашните методи за производство на дизел даваха като отпаден продукт частички сапун, чието филтриране от полученото гориво изискваше допълнителни усилия и енергия. Течността, получена по метода на Лофгрен, отговаря на всички промишлени стандарти за дизелово гориво, освен на един - при нея съдържанието на вода съвсем леко превишава допустимата норма. Но учените твърдят, че това ще отпадне при увеличаване на мащабите на производство. Иначе полученото гориво може да се използва във всички дизелови двигатели, без да се налага тяхното преустройство или някаква специална подготовка.

DO IT YOURSELF... DIESEL

Revolutionary new method turns old oil into automotive fuel at home

A revolutionary new technology for converting used oil into biodiesel is on the way to completely transform this sector. Scientists from the University of California Santa Cruz have discovered a new method that does not require high temperatures and pressures, nor expensive equipment, and can be used in practice even at home. The fuel produced is carbon neutral.

The team, led by Kevin Lofgren, published their discovery in Energy & Fuels. Any used vegetable-based cooking oil can be used for the process - sunflower or corn oil, olive oil, palm oil, etc. The rejected oil is treated with a chemical called sodium tetramethoxyborate ($\text{NaB}(\text{OMe})_4$). The reaction takes place at a very moderate temperature - on the order of 40 degrees Celsius. Previous techniques for converting oil into biodiesel required very high temperatures and pressures - which means they consumed a lot of energy. The new method has another advantage: the waste product is solid and settles to the bottom of the vessel, so the biodiesel can simply be poured off. From the solid residue, the original chemical used to start the reaction can be recovered. Previous methods for producing diesel produced soap particles as a waste product, which required additional effort and energy to filter out of the resulting fuel.

The liquid obtained by Lofgren's method meets all industry standards for diesel fuel, except for one - its water content slightly exceeds the permissible norm. But the scientists say that this will disappear when the scale of production is increased. Otherwise, the resulting fuel can be used in all diesel engines without the need for their conversion or any special preparation. ■

EO Dent

DENTAL CLINIC



ДЕНТАЛНА ЕСТЕТИКА

DENTAL ESTHETICS

ИМПЛАНТОЛОГИЯ

IMPLANTOLOGY

ОРАЛНА ХИРУРГИЯ

ORAL SURGERY

ПАРОДОНТОЛОГИЯ

PERIODONTOLOGY

ДЕТСКА ДЕНТАЛНА

CHILDRENS

МЕДИЦИНА

DENTISTRY

ЛЕЧЕНИЕ С ЛАЗЕР

LASER TREATMENT

ОРТОДОНТИЯ

ORTHODONTICS

ОРТОПЕДИЯ

ORTHOPEDY

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

www.eo-implant.com

info@eo-dent.com



НАЙ-ГОЛЕМИТЕ КАТАСТРОФИ В ИСТОРИЯТА НА ЗЕМЯТА

От наводненията и вулканите до мегалотопа и Големото измиране: 11 случая, когато природата няма милост

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ISTOCK, АРХИВ

Урагани, наводнения, пожари, земетресения: ако се ориентирате само по новинарския поток, най-вероятно ви се струва, че природните бедствия зачестяват от година на година, сякаш отброявайки последните мигове преди края на света. Но истината е, че не знаем със сигурност дали естествените катаклизми стават по-чести, или просто ние им обръщаме повече внимание. В последните години броят на жертвите от бедствия е средно около 40-50 хиляди души годишно: шокиращо число, докато не се замислим, че толкова хора загиват в автомобилни катастрофи за две седмици - или от сърдечностъдови заболявания за 8 часа.

Разбира се, звучи логично бедствията да зачестяват в резултат на промените в климата - но научните доказателства за това засега са в най-добрия случай откъслечни. Също толкова логично звучи и версията, че в днешната епоха на глобална информация и на медиите, които са все по-безсилни да създават собствени новини, природните катастрофи са абонирани за първите страници, дори да са се случили в другия край на света. Социалните медии, тази духовна чума на XXI век, също спомагат: за тях понятията като катастрофи, паника, жертви са като възлицата за парната машина. Затова е добре от време на време да си

припомним, че природните бедствия датират доста отпреди Facebook. Ето 11 от най-катастрофалните прояви на майката-природа.

Урагани срещу тайфуни

Силните бури не са особена рядкост, нито пък са само съвременно явление. Атлантическите се наричат урагани, тихоокеанските - тайфуни, тези в Индийския океан - циклони, но всъщност става дума за едно и също нещо: бури със сила на вятъра над 120 км/ч.

Най-пресният ни спомен е от урагана Мария, който през 2017 буквално удави Пуерто Рико под 104 см гръжд на квадратен метър, или по 1040 литра (само за справка, за силен гръжд се смятат количества над 7.6 милиметра, а всичко над 30 милиметра се категоризира като порой). Над 4800 души загинаха, материалните щети бяха за 98 милиарда долара. Това впрочем далеч не е рекорд: Катрина, която опустоши Ню Орлиънс през 2005, и Харви, ударил през 2017, нанесоха щети за над 125 милиарда долара всеки. Рекордьор по броя на жертвите е Големият ураган от 1780, който според несигурните данни от онази епоха е отнесъл между 22,000 и 27,000 човешки живота. Незаличим спомен е оставила и Големата буря в Галвестън през



1900: по онова време едноименното градче в Тексас било едно от най-процфтяващите пристанища в САЩ, но ветровете със скорост 225 км/ч буквално го изравнили със земята. В Западното полукълбо рекордът за най-голяма сила на вятъра принадлежи на урагана Алън - 305 км/ч, измерени през 1980. Но в световен мащаб абсолютният победител е един безименен тропически циклон, ударил австралийския остров Бароу със скорост на вятъра от 407 километра в час.

Когато става дума за човешки жертви обаче, тайфуните и циклоните далеч надминават американските урагани. През 1975 тайфунът Нина засегна Китай, и предизвика скъсване на стената на язовира Банцяо. В последвалото катастрофално наводнение загинаха 26,000 души, а по неофициални данни още 145,000 са станали жертви на епидемии и глад, предизвикани от бедствието.

През 1839 циклон унищожава Коринга, процфтяващо пристанище в индийския щат Андра Прадеш. Градът е удавен под 12 метра вода, предполага се, че около 300,000 души са се издавили. На толкова се оценяват и непосредствените жертви от големия циклон в Калкута през 1737.

Царството на огъня

От Родопите до Калифорния, пожарите са редовен гост в новинарските емисии в последните години. Едни от най-страшните се случиха в края на 2019 и началото на 2020 в Австралия. Официално непосредствените им жертви са 33, но други 445 починаха от усложнения след вдъшването на пушека. По данни на австралийското правителство, от септември до март са изгорели 19 милиона хектара гори в югоизточната част на страната. За да придобиете по-ясна представа, това е малко повече от цялата площ на България, Северна Македония, Косово, Албания и Черна гора, взети заедно. Официалното разследване показва, че бедствието е започнало от светкавица. Но според учени от Оксфордския университет рискът от горски пожари в югоизточна Австралия се е увеличил с 30% спрямо началото на ХХ век в резултат на глобалното затопляне.

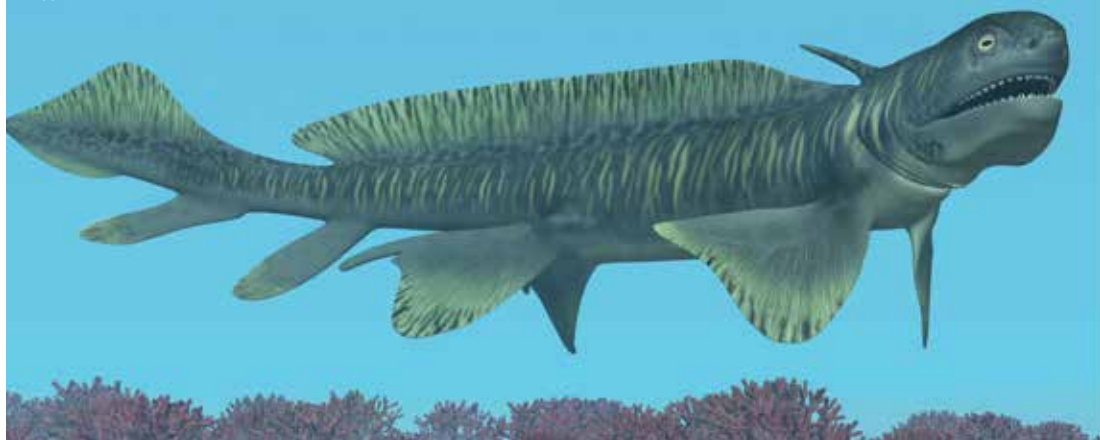
Когато земята се вълнува

При земните трусове степента на бедствие зависи не само от природата, но и от хората. Най-унищожителните земетресения не са непременно онези с най-голяма сила, а онези, които засягат гъсто населени райони с ниско качество на строителството. Турция преразгледа цялото си законодателство в областта на строителството, след като големите трусове през февруари 2023 разрушиха умопомрачителните 173,000 сгради и отнеха над 50,000 човешки живота. Над 70,000 загинаха в китайската провинция Сичуан през 2008 в резултат на трус с маг-



Кадри след наводнението във Валенсия
Images after the flood in Valencia

Orthacanthus, древният господар на моретата, изчезнал в Големото измиране
Orthacanthus, the ancient lord of the seas, disappeared in the Great Extinction



нитуд 7.9, предизвикал безброй свлачища и скъсвания на язовирни стени. Но най-страшното от гледна точка на жертви земетресение в съвременната епоха е това в Хаити на 12 януари 2010 - със сила едва 7.0, но достатъчно да разруши безброй сгради и да поребе под останките им 220,000 души (някои независими оценки сочат числа от порядъка на 316,000 жертви). Милион и половина души останаха без подслон.

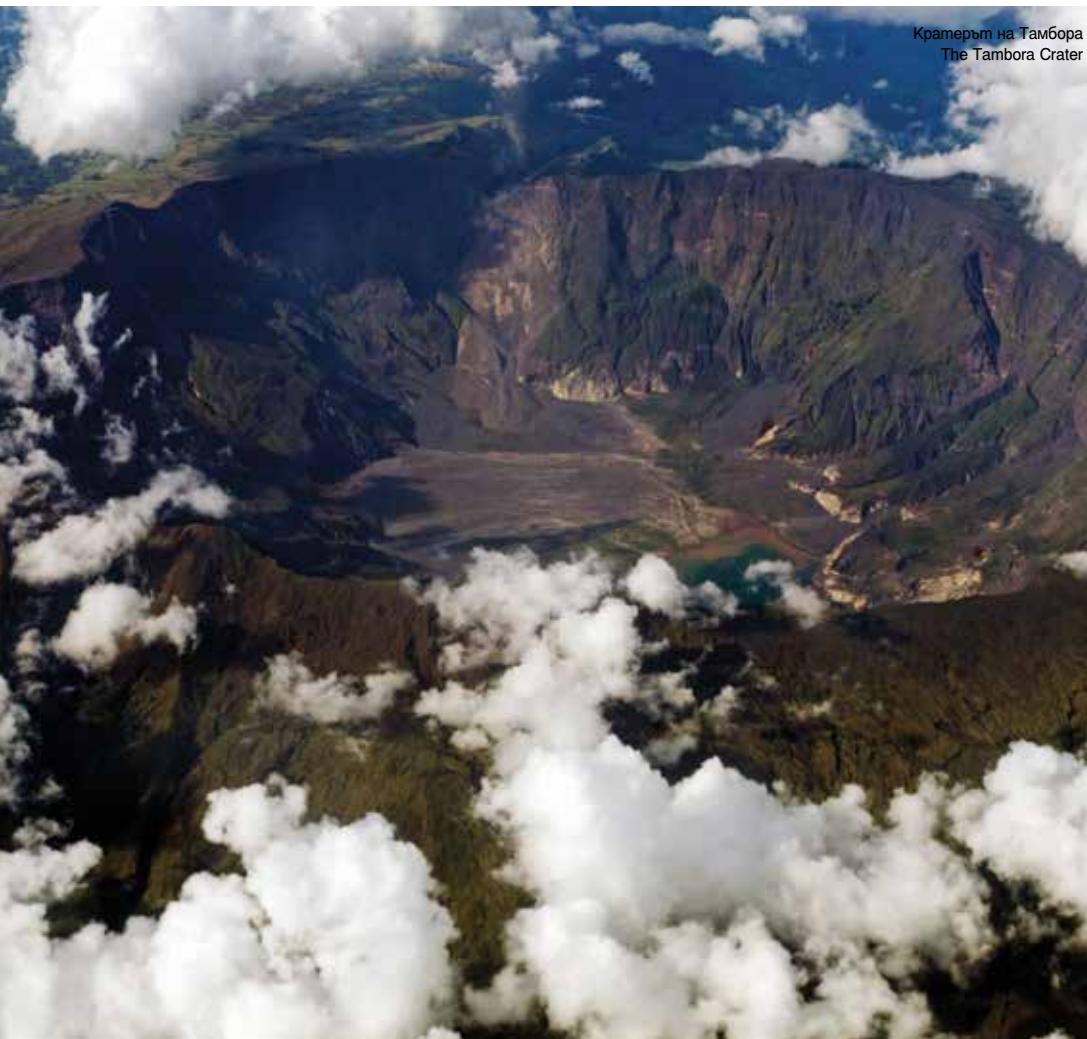
Историята обаче познава и по-страшни опустошения от земни трусове. През 526 година след Христа Антиохия, в тогавашната Източна Римска империя, е изравнена със земята от внезапен трус. Удивително прецизните данъчни регистри от онова време сочат около 250,000 жертви. През 1139 град Ганджа в тогавашното Грузинско царство (днес в Азербайджан) е заличен от лицето на планетата от трус с предполагаем магнитуд 7.0. Загиват близо 300,000 души - над четири пети от населението на района.

Смъртта дебне в езерото

На пръв поглед езерото Ньос, в северозападния Камерун, изглежда като нещо, което не

заслужава втори поглед: най-обикновено планинско езеро, с размери два на един километър, неособено красиво, но напълно безобидно. Мътните му води обаче крият зловеща тайна, която на 21 август 1986 година излезе наяве и отне почти 1800 живота в рамките на броени минути.

Ньос е кратерно езеро, образувано от неактивен вулкан. Но дълбоко под повърхността му се крие магмена камера, която постепенно насища водите с въглероден диоксид. Според някои оценки в езерото днес се съдържат над 90 милиона тона от парниковия газ, разтворени във водата. И до днес учените не знаят какво точно е предизвикало катастрофата през 1986: дали свлачище, дали малко подземено вулканично изригване, или нещо съвсем друго. Знае се само резултатът: в резултат на сътресението от езерото са били изпуснати между 1.2 и 1.6 милиона тона въглероден диоксид. Доста по-тежък от атмосферния въздух, този газ образувал плътен облак, който се разпрострял по близката населена долина със скорост около 100 километра в час. Облакът напълно изместил въздуха в близките села и обрекъл 1746 души и няколко хиляди глави добитък на мъчителна смърт чрез



Кратерът на Тамбора
 The Tambora Crater

задушаване. Днес в езерото е инсталирана специална система, която не позволява концентрацията на CO₂ във водата да достигне опасни равнища.

За щастие ситуация като тази с Ньос се среща много рядко: познати са само още две такива езера с висока концентрация на въглероден диоксид - едното в Камерун, а другото в ДР Конго и Руанда.

Проклятието на Жълтата река

Пред очите ни още са зловещите сцени от наводненията във Валенсия в края на октомври, когато само за няколко часа над испанската област се изсипаха гържове, колкото обикновено не падат за цяла година. Повече от 220 души загинаха, щетите тепърва се оценяват, но със сигурност ще надхвърлят 10 милиарда евро.

Историята обаче познава и далеч по-страшни наводнения. Повечето тях са свързани с една страна - Китай, и с една река - Хуънхъ, която познаваме също като Жълтата река. Нейното течение е създадо едни от най-плодородните земи на планетата, но периодично си взема цената. Като например през 1931,

когато проливните гържове предизвикали едновременно преливане на Хуънхъ, на Яндзъ и на внушителния плавателен канал, който ги свързва. В резултат била залята област с размерите на България и Северна Гърция. Над 100,000 души се издавили в наводненията, но това било само началото на трагедията. В опустошените области започнали епидемии от малария, едра шарка и тиф. Според Крис Къртни, автор на исторически труд за тази катастрофа, общият брой на жертвите от голямото наводнение през 1931 вероятно надхвърля 4 милиона души - повече от военните жертви на Китай за Втората световна война.

Най-страшната лавина в историята

Лавините, макар и смъртоносни, обикновено не вземат много жертви - просто защото се случват в слабонаселени места. Но има и изключения - през 1951, прословутата "Зима на ужаса", в Алпите се случват безпрецедентните 649 отделни лавини, взели общо 65 жертви. По време на Първата световна война, когато склоновете на Алпите са бойно поле, настъпва "Белият петък" (13 декември 1916), когато серия лавини отнемат живота на

хиляди войници - между 2000 и 10,000 според различните оценки. Това събитие значително засилва суеверната вяра във фаталната сила на петък, 13-и.

И това обаче бледнее на фона на зловещата лавина под връх Уаскаран в Перу на 31 май 1970. Силно земетресение дава началото на лавина не само от сняг, но и от кал и камъни, която се спуска по склона на високия 6,768 метра връх и буквално погребва разположените в подножието му градчета Юнгай и Ранраурка. Според измервания скоростта на лавината е надхвърляла 160 километра в час, като тя е носела и огромни скали. Една от тях, с тегло 772 тона, се стоварва в центъра на Ранраурка. По данни на US Geological Survey, загиналите са близо 70,000 души. Оценките на перуанското правителство са за 30,000 жертви. Но при всички случаи това е най-смъртоносна лавина в историята.

Годината без лято

Когато стане дума за смъртоносни вулкани, обикновено се сещаме за Везувий през 79 година след Христа, погребал градовете Помпей и Херкулан; за Санторин около 1600 г. преди Христа, едва не унищожил Минойската цивилизация; или за Кракатау през 1883, чието изригване било чучо на 4800 км дистанция, на остров Мавриций.

Но всички те изглеждат като гръмване на пиратки на фона на изригването на Тамбора в Индонезия на 5 април 1815. То било 27 пъти по-мощно от това на Везувий - всъщност най-мощното за цялата ера на Холоцена (последните близо 12,000 години). В резултат на изригването височината на връх Тамбора се променила от 4300 на 2850 метра; в атмосферата били изхвърлени около 150 кубични километра скали и пепел. Облакът се виждал от разстояние 1300 километра.

Непосредствените жертви на реките от лава били около 11,000 души; още около 60 до 100 хиляди загинали от отровни газове и други ефекти. Огромното количество пепел в атмосферата довело и до "годината без лято" през 1816, понижавайки драстично температурите и предизвиквайки може би най-страшния глад в Северното полукуло за последните пет столетия. Недохранването в резултат на "вулканичната зима" се цитира и като главна причина за необикновено смъртоносна пандемия от тиф в Югоизточна Европа, включително и България, през 1816-1819. Косвените жертви на Тамбора спокойно могат да се измерват в милиони.

Защо 30-метрово цунами е по-страшно от 520-метрово

Цунами - образуването на свръхголеми вълни в океаните - обикновено е локално явление. Като в случая със залива Литуя в Аляска през 1958, когато вълната, предизвикана от свлачище, достигна височина от 520 метра

(за сравнение Айфеловата кула е 320 метра). Заради малкото население в района обаче чувовищното цунами отне само пет живота. Съвсем друг бе обаче случаят на 26 декември 2004, когато поредица много силни земетресения предизвикаха 30-метрови вълни в района на Аче, Индонезия. За броени минути градове, села и ферми по крайбрежието бяха напълно унищожени. Цунамито продължи да се разпространява из Индийския океан в продължение на часове, достигайки чак до африканския бряг. Според данни на ООН, бедствието е предизвикало смъртта на над 227,000 души, и материални опустошения за 9.9 милиарда долара. Някои от най-плодородните готогава области на Индонезия са съсипани от солена вода и до ден-днешен. Трагедията принуди властите по света да създадат специална международна предупредителна система в случай на цунами.

Заплахата на супервулканите

За да измерват силата на вулканичните изригвания, учените са разработили скалата VEI, която отчита количеството изхвърлени в атмосферата твърди вещества. Исландският Еяфятлаокул, който смути въздушния транспорт в Европа през 2010, е бил от четвърта категория - над 0.1 куб. см изхвърлено вещество. Везувий е бил от пета категория - над 1 куб. км. Тамбора, най-страшното вулканично изригване в писаната история, е било от седма категория - над 100 куб. км. А сега си представете изригването на супервулкана Тоба преди 73 700 години, което според изчисленията на учените е избълвало... 3800 куб. километра скали, пепел и други твърди вещества. Днес от тази планетарна катастрофа ни е останало красивото езеро Тоба в Индонезия. Но самото събитие е било страховито: стълбът от отровни газове и пепел се е извисявал на височина 32 километра; близките острови са били погребани под слой вулканична пепел, дебел 100 метра; ветровете разнесли пепелта над половината земно кълбо, оставяйки 5-сантиметров слой върху цяла Индия. Микроскопични кристалчета вулканично стъкло от експлозията са откривани в Субсахарска Африка и дори на Балканите. Изригването е променило изцяло климата на планетата, понижавайки океанската температура средно с 1 градус и отключвайки леден период, продължил над хиляда години.

Според учените подобни супервулкани изригват средно веднъж на 50,000 години. Последният, за който знаем, е бил в Таупо, Нова Зеландия, преди около 26,500 години.

Мегапотопът 5 милиона години преди Ной

Преди около 5.9 милиона години, към края на миоцена, протоколът между Атлантическия океан и Средиземно море се затворил, и морето се превърнало в езеро. Причините не са

ПРИЧИНИ ЗА СМЪРТ

От какво най-често умират хората по света:

33%	Сърдечносъдови болести
18%	Рак
7%	Хронични белодробни болести
4.5%	Болести на храносмилателната система
4.4%	Пневмония
3.9%	Неврологични болести
3.3%	При раждане
3.1%	Битови и трудови злополуки
2.7%	Диабет
2.3%	Транспортни злополуки
2%	Туберкулоза
1.5%	СПИН
1.3%	Самоубийства
1.1%	Малария
0.7%	Убийства
0.4%	Негохранване
0.2%	Воини
0.05%	Тероризъм
0.08%	Природни бедствия

съвсем ясни - вероятно комбинация от тектонична активност и промени в климата. Но в резултат средиземноморският басейн започнал постепенно да пресъхва и да става все по-солена. Днешното Адриатическо море се превърнало в суша; можело да се стигне пеш от Южна Италия през Сицилия до Либия (макар пешеходците още да не са се били появили). Този период продължил почти половин милион години, докато накрая, преди около 5.33 милиона години, стената, която отделяла Средиземноморието от значително по-високия океан (около 1000 метра разлика в надморската височина), подгала. Последвало истинско меганаводнение - от порядъка на 100 милиона кубични метра вода в секунда, или около хиляда пъти над количеството, което днес тече по Амазонка, най-могъщата река на планетата. Нивото на водата в някои райони на Средиземноморието се покачвало с по 10 метра на ден. От това катастрофално събитие са се родили днешните острови на Гърция.

Убиецът на динозаврите

В северната част на мексиканския полуостров Юкатан още се виждат остатъците от гревен кратер, 180 км широк и 20 километра дълбок. Този кратер е останал за спомен от една от най-драматичните - и в известен смисъл, най-щастливите - природни катастрофи в историята. Преди около 66 милиона години тук е паднал сравнително малък (по

космическите мащаби) метеорит - с диаметър приблизително 11 километра. Последващата планетарна катастрофа е преобразила планетата, заличила е господстващия животински вид - динозаврите, и е дала шанс на скромните, гребни бозайници да завземат света и да еволюират до това, което днес наричаме Homo Sapiens, разумен човек. Експлозията е била със силата на един милиард атомни бомби. Сблъсъкът породил ветровете със скорост 1000 километра в час и цунами, което в първите минути е било високо четири и половина километра - почти колкото Монблан, а на 220 км от епицентъра е спаднало до километър и половина. Колосалните количества пепел, сажди и отровни газове, изхвърлени в атмосферата, отровили почти цялата фауна в радиус от хиляди километри, и впоследствие предизвикали ядрена зима, като блокирали достъпа на слънчевата светлина до повърхността. Събитието унищожило приблизително 75% от всички съществуващи видове растения и животни на сушата, и сложило край на периода Креда.

Микроскопичните причини за Голямото измиране

Най-страшното природно бедствие в историята на Земята може да е било предизвикано от едни от най-микроскопичните и безобидни нейни обитатели. Преди приблизително 251.9 милиона години се е случило нещо, което едва не е заличило живота от лицето на планетата: в резултат на това събитие са загинали 81% от морските видове и 70% от гръбначните животни на сушата. Това е и единственото масово измиране в историята, засегнало насекомите (71% от видовете са изчезнали).

Все още не знаем със сигурност какво е предизвикало това събитие, наречено Перм-Триаско изчезване или "Голямото измиране". Една от новите хипотези е, че засилването на вулканичната активност е довело до бум на еноклетъчни организми от рода Methanosarcina, които превръщат ацетатите в метан. Това би довело до грастично повишаване на концентрацията на метан и сероводород въглероден диоксид в океаните за сметка на рязко намаляване на кислорода. Като отпаден продукт тези организми отделят отровния сероводород, който би могъл да отрови атмосферата и да унищожи предпазния озонов слой. Други хипотези говорят за климатични промени в резултат на засилена вулканична активност в Сибир и на сблъсък с метеорит (кратера Арауауйя в днешна Бразилия). А най-вероятно именно комбинацията от всички тези фактори е довела до най-голямата катастрофа за живота на Земята. Голямото измиране е продължило няколко хилядолетия, а след това са били нужни над 10 милиона години, за да се възстанови фауната на планетата. ■

THE GREATEST DISASTERS IN EARTH'S HISTORY

From fires and volcanoes to the mega-flood and the Great Dying:
11 cases when nature had no mercy

By KONSTANTIN TOMOV / Photography iSTOCK, ARCHIVE

Hurricanes, floods, fires, earthquakes: if you only follow the news stream, it probably seems to you that natural disasters are becoming more frequent from year to year as if counting down the last moments before the end of the world. But the truth is that we do not know for sure whether natural cataclysms are becoming more frequent, or whether we are simply paying more attention to them. In recent years, the number of victims of disasters has averaged about 40-50 thousand people per year: a shocking number, until we consider that so many people die in car accidents in two weeks - or from cardiovascular diseases in 8 hours.

Of course, it makes sense that disasters are becoming more frequent as a result of climate change - but the scientific evidence for this is still sketchy at best. It makes no less sense that in this age of global information and media outlets that are increasingly powerless to create their own news, natural disasters are subscribed to the front pages, even if they happen on the other side of the world. Social media, that spiritual plague of the 21st century, also helps: for them, terms like 'catastrophe', 'panic', and 'casualties' are like coal to a steam engine. So it's good to remind ourselves from time to time that natural disasters date back well before Facebook. Here are 11 of Mother Nature's most catastrophic acts.

Hurricanes vs. Typhoons

Powerful storms are not particularly rare, nor are they just a modern phenomenon. Atlantic storms are called hurricanes, Pacific hurricanes are called typhoons, and Indian Ocean hurricanes are called cyclones, but they are essentially the same thing: storms with wind speeds of over 120 km/h.

Our most recent memory is of Hurricane Maria, which in 2017 literally drowned Puerto Rico under 104 cm of rain per square meter, or 1,040 litres (just for reference, heavy rain is considered to be more than 7.6 millimetres and anything over 30 millimetres is categorised as a torrential downpour). Over 4,800 people died, and material damage amounted

Езерото Тоба - останка от една от най-големите катастрофи в историята на планетата
Lake Toba - a remnant of one of the greatest catastrophes in the history of the planet



to \$98 billion. This is far from a record, by the way: Katrina, which devastated New Orleans in 2005, and Harvey, which hit in 2017, caused damage worth over \$125 billion each. The record for the number of victims is the Great Hurricane of 1780, which, according to uncertain data from that era, claimed between 22,000 and 27,000 lives. The Great Galveston Storm of 1900 also left an indelible memory: at that time the town of the same name in Texas was one of the most prosperous ports in the United States, but winds of 225 km/h levelled it to the ground. In the Western Hemisphere, the record for the highest wind speed belongs to Hurricane Allen - 305 km/h, measured in 1980. But on a global scale, the absolute winner is an unnamed tropical cyclone that hit Barrow Island in Australia with a wind speed of 407 km/h.

When it comes to human casualties, however, typhoons and cyclones far surpass American hurricanes. In 1975, Typhoon Nina hit China, causing the collapse of the Banqiao Dam. The resulting catastrophic flooding killed 26,000 people, and an additional 145,000 are believed to have died from disease and famine caused by the disaster.

In 1839, a cyclone destroyed Coringa, a thriving port in the Indian state of Andhra Pradesh. The city was submerged under 12 meters of water, and an estimated 300,000 people drowned. The immediate death toll from the great cyclone in Calcutta in 1737 is estimated to be the same.

The Kingdom of Fire

From the Rhodope Mountains to California, fires have been a regular feature of the news in recent years. Some of the worst occurred in late 2019 and early 2020 in Australia. Officially, their immediate victims are 33, but another 445 died from complications after inhaling smoke. According to the Australian government, 19 million hectares of forests burned in the southeast of the country from September to March. To give you a clearer idea, this is slightly more than the entire area of Bulgaria, North Macedonia, Kosovo, Albania and Montenegro combined. The official investigation showed that the disaster was started by lightning. However, according to scientists from Oxford University, the risk of forest fires in southeast Australia has increased by 30% compared to the beginning of the 20th century as a result of global warming.

When the Earth Shakes

In earthquakes, the extent of the disaster depends not only on nature but also on people. The most destructive earthquakes are not necessarily the strongest, but rather those that affect densely populated areas with poor construction quality. Turkey has revised its entire construction legislation after the ma-

major earthquakes in February 2023 destroyed a staggering 173,000 buildings and claimed over 50,000 lives.

Over 70,000 people died in the Chinese province of Sichuan in 2008 as a result of a 7.9 magnitude earthquake that triggered countless landslides and collapsed dams. But the deadliest earthquake in modern times was the one in Haiti on January 12, 2010 - with a strength of only 7.0, but enough to destroy countless buildings and bury 220,000 people under their rubble (some independent estimates indicate numbers in the order of 316,000 victims). One and a half million people were left without shelter.

However, history knows more terrible devastation from earthquakes. In 526 AD, Antioch, in the then Eastern Roman Empire, was levelled to the ground by a sudden earthquake. Amazingly precise tax registers from that time indicate about 250,000 victims. In 1139, the city of Ganja in the Georgian Kingdom (today in Azerbaijan) was wiped off the face of the planet by an earthquake with an estimated magnitude of 7.0. Nearly 300,000 people died - more than four-fifths of the region's population.

Death lurks in the lake

At first glance, Lake Nyoss, in northwestern Cameroon, looks like something that wouldn't merit a second glance: a very ordinary mountain lake, measuring two by one kilometer, not particularly beautiful, but completely harm-

less. However, its murky waters hide a sinister secret, which came to light on August 21, 1986, claiming almost 1,800 lives in a matter of minutes.

Lake Nyoss is a crater lake formed by an inactive volcano. But deep below its surface lies a magma chamber that is gradually saturating the waters with carbon dioxide. According to some estimates, the lake now contains more than 90 million tons of the greenhouse gas dissolved in the water. To this day, scientists do not know exactly what caused the 1986 disaster: whether it was a landslide, a small underground volcanic eruption, or something else entirely. The only known result is that as a result of the shock, between 1.2 and 1.6 million tons of carbon dioxide were released from the lake. Much heavier than atmospheric air, this gas formed a dense cloud that spread over the nearby populated valley at a speed of about 100 kilometres per hour. The cloud completely displaced the air in nearby villages and doomed 1,746 people and several thousand heads of livestock to a painful death by suffocation. Today, a special system has been installed in the lake that prevents the concentration of CO2 in the water from reaching dangerous levels.

Fortunately, a situation like the one in Nyoss is very rare: only two other such lakes with a high concentration of carbon dioxide are known - one in Cameroon, and the other in the Democratic Republic of Congo and Rwanda.

The Curse of the Yellow River

We still have before our eyes the ominous scenes of the floods in Valencia at the end of October, when in just a few hours the Spanish region received more rain than it usually receives in a whole year. More than 220 people died, and the damage is still being assessed, but it will certainly exceed 10 billion euros.

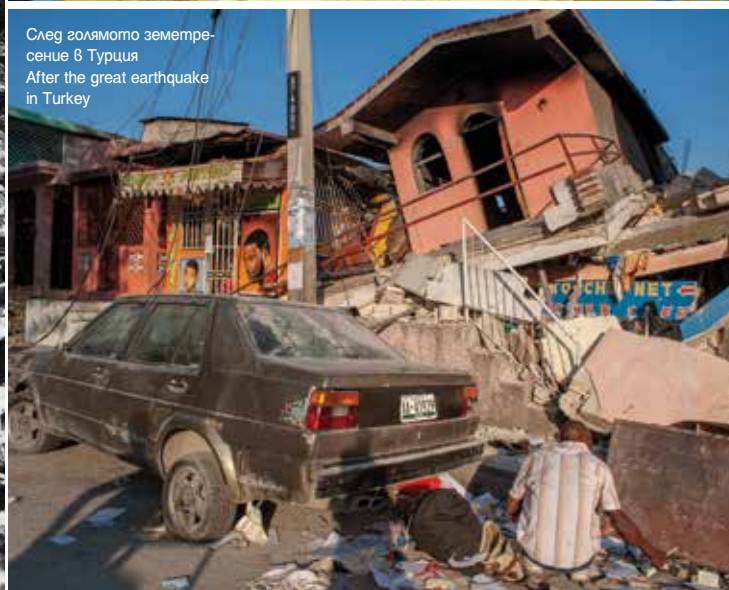
However, history knows far more terrible floods. Most of them are connected to one country - China, and one river - the Huanghe, which we also know as the Yellow River. Its flow has created some of the most fertile lands on the planet but periodically takes its toll. For example, in 1931, when torrential rains caused the Huanghe, the Yangtze and the impressive navigable canal that connects them to overflow simultaneously. As a result, an area the size of Bulgaria and Northern Greece was flooded. Over 100,000 people drowned in the floods, but this was only the beginning of the tragedy. Epidemics of malaria, smallpox and typhus began in the devastated areas. According to Chris Courtney, author of a historical work on the disaster, the total death toll from the great flood of 1931 probably exceeded 4 million people - more than all the military casualties of China in World War II. ■

CAUSES OF DEATH	
33%	Heart Diseases
18%	Cancers
7%	Chronic Respiratory Diseases
4.5%	Digestive Diseases
4.4%	Pneumonia
3.9%	Neurological Diseases
3.3%	Neonatal Deaths
3.1%	Home and work accidents
2.7%	Diabetes
2.7%	Diarrheal diseases
2.3%	Transport accidents
2%	Tuberculosis
1.5%	AIDS
1.3%	Suicides
1.1%	Malaria
0.7%	Homicides
0.4%	Nutritional deficiencies
0.2%	War battle deaths
0.05%	Terrorism
0.08%	Natural disasters

Резултатът от голямата лавина от връх Хуаскаран
The result of the great avalanche from Mount Huascarán



Така е изглеждало Средиземно море преди мегалопота
This is what the Mediterranean Sea looked like before the mega-flood



След голямото земетресение в Турция
After the great earthquake in Turkey

The most terrible avalanche in history

Avalanches, although deadly, usually do not claim many victims - simply because they occur in sparsely populated areas. But there are exceptions - in 1951, during the notorious "Winter of Terror", an unprecedented 649 separate avalanches occurred in the Alps, claiming a total of 65 victims. During the First World War, when the slopes of the Alps were a battlefield, "White Friday" (December 13, 1916) occurred when a series of avalanches claimed the lives of thousands of soldiers - between 2,000 and 10,000 according to various estimates. This event significantly strengthened the superstitious belief in the fatal power of Friday the 13th.

Even this, however, pales in comparison to the ominous avalanche under Huascarán Peak in Peru on May 31, 1970. A strong earthquake triggered an avalanche of not just snow, but also mud and rocks, which descended the slope of the 6,768-meter-high peak and literally buried the towns of Yungay and Ranrahirca located at its foot. According to measurements, the speed of the avalanche

exceeded 160 kilometres per hour, and it also carried huge rocks. One of them, weighing 772 tons, crashed into the centre of Ranrahirca. According to the US Geological Survey, the death toll was nearly 70,000 people. The Peruvian government estimates that 30,000 people died. But in any case, this is the deadliest avalanche in history.

The Year Without a Summer

When we talk about deadly volcanoes, we usually think of Vesuvius in 79 AD, which buried the cities of Pompeii and Herculaneum; Santorini around 1600 BC, which nearly destroyed the Minoan civilization; or Krakatoa in 1883, whose eruption was heard 4,800 km away, on the island of Mauritius.

But they all seem like pirates' thunder compared to the eruption of Tambora in Indonesia on April 5, 1815. It was 27 times more powerful than Vesuvius - in fact, the most powerful in the entire Holocene era (the last 12,000 years). As a result of the eruption, the height of Mount Tambora changed from 4,300 to 2,850 meters; about 150 cubic kilometres

of rock and ash were thrown into the atmosphere. The cloud was visible from a distance of 1,300 kilometres.

The direct victims of the lava flows were about 11,000 people; another 60 to 100 thousand died from poisonous gases and other effects. The huge amount of ash in the atmosphere also led to the "year without a summer" in 1816, drastically lowering temperatures and causing perhaps the worst famine in the Northern Hemisphere in the last five centuries. Malnutrition as a result of the "volcanic winter" is also cited as a major cause of the unusually deadly typhus pandemic in south-eastern Europe, including Bulgaria, in 1816-1819. The indirect victims of Tambora can easily be measured in the millions.

Why a 30-meter tsunami is worse than a 520-meter one

Tsunami - the formation of extremely large waves in the oceans - is usually a local phenomenon. As in the case of Lithuya Bay in Alaska in 1958, when a wave caused by a landslide reached a height of 520 meters (for com-

parison, the Eiffel Tower is 320 meters). However, due to the small population in the area, the monstrous tsunami claimed only five lives. However, it was a completely different case on December 26, 2004, when a series of very strong earthquakes caused 30-meter waves in the Aceh region of Indonesia. In a matter of minutes, cities, villages and farms along the coast were destroyed. The tsunami continued to spread across the Indian Ocean for hours, reaching the African coast. According to UN data, the disaster caused the death of more than 227,000 people, and material devastation worth 9.9 billion dollars. Some of the most fertile areas of Indonesia until then have been ruined by salt water to this day. The tragedy forced authorities around the world to create a special international tsunami warning system.

The Threat of Supervolcanoes

To measure the power of volcanic eruptions, scientists have developed the VEI scale, which takes into account the amount of solids ejected into the atmosphere.

Iceland's Eyjafjallajökull, which disrupted air travel in Europe in 2010, was a category four eruption - over 0.1 cubic km of ejected material. Vesuvius was a category five eruption - over 1 cubic km. Tambora, the most terrible volcanic eruption in recorded history, was a category seven eruption - over 100 cubic km. Now imagine the eruption of the Toba supervolcano 73,700 years ago, which, according to scientists' calculations, spewed out... 3,800 cubic kilometres of rock, ash and other solids. Today, all that remains of this planetary catastrophe is the beautiful Lake Toba in Indonesia. But the event itself was terrifying: the column of poisonous gases and ash rose to a height of 32 kilometres; nearby islands were buried under a layer of volcanic ash 100 meters thick; winds carried the ash over half the globe, leaving a 5-centimetre layer over all of India. Microscopic crystals of volcanic glass from the explosion have been found in sub-Saharan Africa and even in the Balkans. The eruption completely changed the planet's climate, lowering ocean temperatures by an average of 1 degree and triggering a cold age that lasted over a thousand years.

Scientists say such supervolcanoes erupt on average once every 50,000 years. The last one we know of was in Taupo, New Zealand, about 26,500 years ago.

The Megaflood 5 Million Years Before Noah

About 5.9 million years ago, towards the end of the Miocene, the strait between the Atlantic Ocean and the Mediterranean Sea closed, and the sea became a lake. The reasons are not entirely clear - probably a combination of tectonic activity and climate change. But as a result, the Mediterranean basin gradually began to dry up and become increasingly salty.



Today's Adriatic Sea became dry land; it was possible to walk from southern Italy through Sicily to Libya (although pedestrians had not yet appeared). This period lasted almost half a million years, until finally, about 5.33 million years ago, the wall that separated the Mediterranean from the significantly higher ocean (about 1000 meters difference in altitude) gave way. A real mega-flood followed - on the order of 100 million cubic meters of water per second, or about a thousand times the amount that flows today in the Amazon, the most powerful river on the planet. The water level in some areas of the Mediterranean rose by 10 meters per day. From this catastrophic event, today's islands of Greece were born.

The Dinosaur Killer

In the northern part of Mexico's Yucatan Peninsula, the remains of an ancient crater, 180 km wide and 20 km deep, can still be seen. This crater is a reminder of one of the most dramatic - and in a way, the happiest - natural disasters in history. About 66 million years ago, a relatively small (by cosmic standards) meteorite - approximately 11 km in diameter - fell here. The ensuing planetary catastrophe transformed the planet, wiped out the dominant animal species - the dinosaurs, and gave the humble, small mammals a chance to take over the world and evolve into what we now call Homo Sapiens, intelligent man.

The explosion had the force of a billion atomic bombs. The collision generated winds of 1,000 kilometers per hour and a tsunami that was four and a half kilometers high in the first minutes - almost as high as Mont Blanc, and dropped to one and a half kilometers height 220 km from the epicenter. The colossal amounts of ash, soot and poisonous gases released into the atmosphere poisoned almost

all fauna within a radius of thousands of kilometers, and subsequently caused a nuclear winter by blocking sunlight from reaching the surface. The event destroyed approximately 75% of all existing species of plants and animals on land, and brought an end to the Cretaceous period.

The Microscopic Causes of the Great Dying

The most devastating natural disaster in Earth's history may have been caused by some of its most microscopic and harmless inhabitants. Approximately 251.9 million years ago, something happened that nearly eradicated life on Earth: it wiped out 81% of marine species and 70% of terrestrial vertebrates. It was also the only mass extinction in history to affect insects (71% of species went extinct).

We still don't know for sure what caused this event, called the Permian-Triassic Extinction or "The Great Dying." One new hypothesis is that increased volcanic activity led to a boom in single-celled organisms of the genus Methanosarcina, which convert acetates into methane. This would have led to a dramatic increase in the concentration of methane and carbon dioxide in the oceans at the expense of a sharp decrease in oxygen. As a waste product, these organisms released hydrogen sulfide, which could poison the atmosphere and destroy the protective ozone layer. Other hypotheses speak of climate change as a result of increased volcanic activity in Siberia and a collision with a meteorite (the Araguinha crater in present-day Brazil). And most likely, it was the combination of all these factors that led to the greatest catastrophe for life on Earth. The great extinction lasted several millennia, and then it took over 10 million years for the fauna of the planet to recover. ■

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!

ЗАГЛЕДАНИ В ЗВЕЗДИТЕ

STARING AT THE STARS

Гледайте нагоре към звездите, а не надолу в краката си, казваше покойният гениален физик Стивън Хокинг. Следвайки съвета, всяка година Кралският музей в Гринуич и Insight Investment организират конкурса Астрономически фотограф на годината. Ето и селекцията на журито от последното издание на конкурса.

Look up at the stars and not down at your feet, the late great physicist Stephen Hawking used to say. Following this advice, every year the Royal Greenwich Museum and Insight Investment organise the Astronomy Photographer of the Year contest. Here is the shortlist from the 2024 edition.

Снимки: Кралски музей Гринуич
All images courtesy of The Royal Greenwich Museum

Победителят: Сенки по лунната
повърхност от годишното
затъмнение, от Райън Имперьо.
Композиция от над 30 различни
снимки
The overall winner: Distorted
Shadows of the Moon's Surface
Created by an Annular Eclipse by
Ryan Imperio. A composite of more
than 30 separate photographs



Ехо от миналото, от Бенце Том и Петер Фелтоми
Echoes of the Past by Bence Tóth and Péter Feltóti



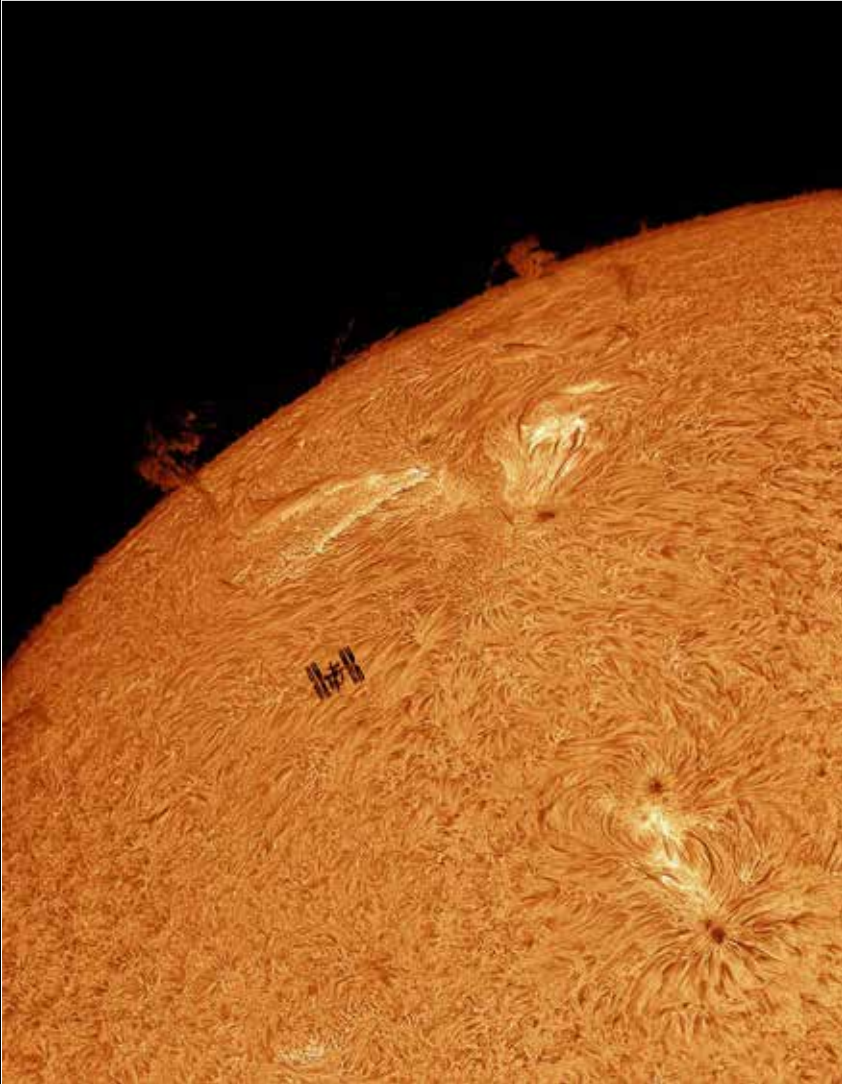
Приближаване (Венера), от Том Уилямс
On Approach (Venus) by Tom Williams



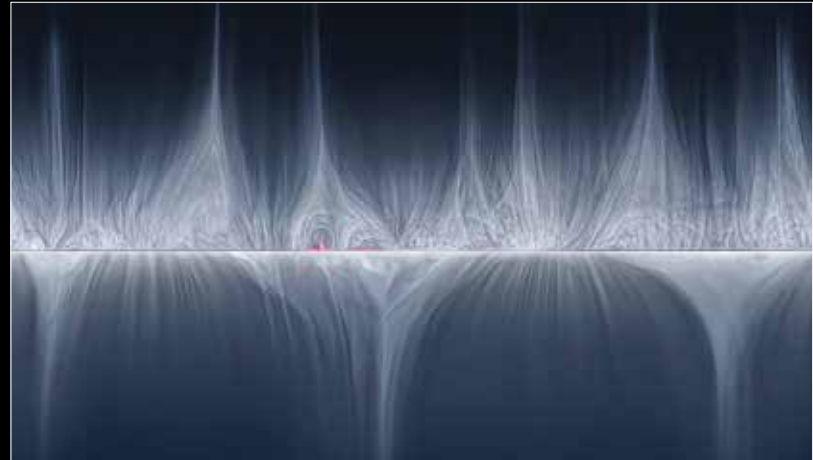
SH2-308: Мъглявината Делфинска глава, от Син Фън и Мяо Гун
SH2-308: Dolphin Head Nebula by Xin Feng and Miao Gong



Високотехнологичен силует, от Том Уилямс
High-tech Silhouette by Tom Williams



Слънчевата корона, от Питър Уорг
The Solar Corona Unwrapped, by Peter Ward



Полярно сияние в Куинстаун, от Ларин Рей
Queenstown Aurora by Larryn Rae

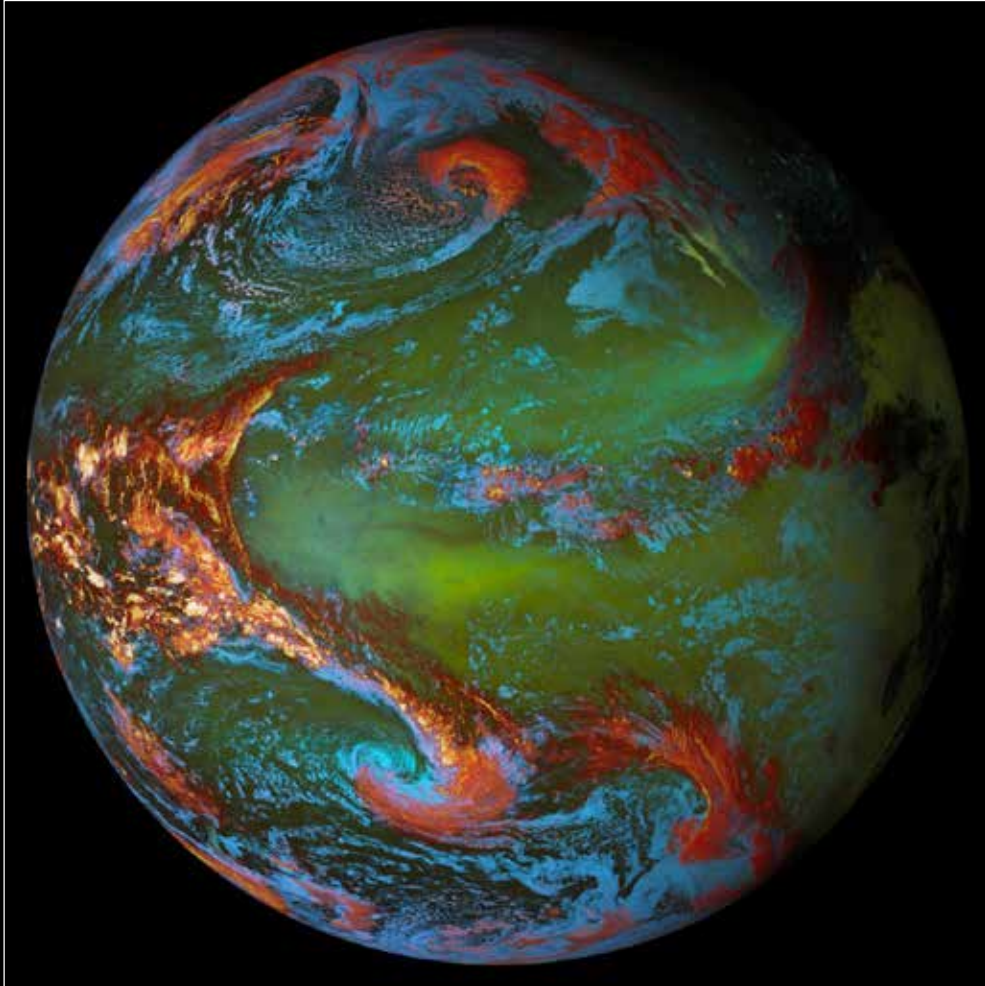
Мъглявината NGC 1499 над запрашената Калифорния, от Даниеле Борсари
NGC 1499, a Dusty California by Daniele Borsari



Сенчестите върхове на Синус
Иридум, от Габор Балаш
Shadow Peaks of Sinus Iridum, by
Gabor Balazs



SNR G107.5-5.2 (мъглявината
Нереиди в Кассиопея) от Марсел
Дрехслер, Брей Фолс, Ян Сенти,
Никола Мартино и Ришар Гайи
SNR G107.5-5.2 (the Nereides
Nebula in Cassiopeia) by Marcel
Drechsler, Bray Falls, Yann Sainty,
Nicolas Martino and Richard Galli



Анатомия на една обитаема планета, от Серхио Диас Руис
Anatomy of a Habitable Planet by Sergio Díaz Ruiz



Тасманийски диаманти, от Том Реџ
Tasman Gems by Tom Rae




180 DEGREES

Kabakum | Varna | Bulgaria



Luxury Seaside Properties for Sale

Learn more  +359 888 323 432

www.my-home.bg

ИСТОРИЯ С ТРИЗЪБЕЦ

Родена преди 110 години от ентузиазма на петима братя, Maserati е оцеляла през повече преждия от която и да било друга автомобилна компания



Разправите около обществените поръчки не са нито само българско, нито само съвременно явление: още през 1561 великият ренесансов скулптор Джамболоня проектирал статуя на Нептун за големия фонтан, който се строил във Флоренция. Но неблагодарните граждани на Флоренция не харесали творбата и избрали друг изпълнител. Огорченият Джамболоня все пак намерил клиент за своя Нептун: папа Пий го поръчал като украшение за новия фонтан в Болоня. Никой от замесените в тази история не е и подозирал, че четири столетия по-късно един елемент от въпросната скулптура ще се превърне в един от най-разпознаваемите символи във водещата световна индустрия на ХХ и началото на ХХI век: автомобилната.

АКО ПОКАЖЕТЕ ВЪРХА НА ТРИЗЪБЕЦА на Нептун на произволен минувач, той може и да не знае нищо за Джамболоня - но вероятно ще познае символа като емблемата на Maserati. Компанията от Болоня и Модена, единият член на прословутата Света троица на италианското автомобилостроене заедно с Ferrari и Lamborghini, на 1 декември тази година навършва 110 години. По този повод на екран скоро ще се появи филмът "Мазерати: Братята", с Антъни Хопкинс в една от главните роли. Но ще рискуваме да издадем някои детайли от фабулата му, като ви разкажем удивителната история на тази компания.

ДУМАТА "БРАТЯ" В ЗАГЛАВИЕТО на бъдещия филм не е случайна: Maserati е родба на петима от шестимата братя, родени в семейството на железопътния служител Родолфо Мазерати във Вогера край Милано в последната четвърт на XIX век. Само шестият брат, Марио, никога не е участвал в автомобилния бизнес, предпочитайки да се отдаде на артистична кариера като художник и графичен дизайнер. Но пък тъкмо той създава легендарното

лого с тризъбеца, възхновен от скулптурата на Джамболоня.

Всъщност на Родолфо и Каролина Мазерати им се родили седем снове. Третият, Алфиери I, живял само годинка. В негова памет Родолфо решил да даде същото име и на четвъртото си дете, Алфиери II, ключовата фигура за бъдещата Maserati. Но началото на инженерния бизнес на фамилията било поставено от най-големия син, Карло, който още на 17 години, като работник във велосипедна фабрика, изобретил първия си двигател - едноцилиндров агрегат за мотоциклети. Карло намерил финансиране от маркиз Микеле Каркано, и така се родили мотоциклетите Carcano. По онова време най-добрият начин да рекламиращ продукта си било да участваш с него в състезания. Карло го правел много успешно и след като счупил рекорда за скорост в пробег на Падуа-Боволента, привлякъл вниманието на Винченцо Ланча. Именно Ланча уредил Карло да започне работа във Fiat през 1901. Оттам преминал в Isotta Fraschini - една от най-престижните марки на предвоенната ера, където работил като инженер и тест пилот. И където довел младия си брат Алфиери. Карло замислял да основе собствена компания заедно с Еторе и Бинго Мазерати, но внезапно влошеното му здраве осуетило плановете. Карло Мазерати починал от туберкулоза през 1910, едва навършил 29 години.

РОЛЯТА НА ГЛАВА НА СЕМЕЙСТВОТО ИЗВЕДНЪЖ паднала върху Алфиери, който вече бил успял да се установи в Isotta Fraschini и показвал не само инженерен усет, но и неподозиран талант в рекламата и онова, което по-късно ще наречем "връзки с обществеността". Алфиери взел на работа във фирмата и брат си Еторе, двамата заедно разширили бизнеса в Южна Америка.

След като се върнал у дома, 27-годишният тогава Алфиери решил, че е време да изпълни мечтата на Карло. На 1

декември 1914 той, Еторе и Ернесто Мазерати открили своя автомобилна работилница на улица "Де Пеполи" номер 1 в Болоня. Нарекли я Società Anonima Officine Alfieri Maserati. Нещата потръгнали, но само пет месеца по-късно Италия се включила в Първата световна война, а Алфиери и Еторе били пратени на фронта. Работилницата останала в ръцете на 16-годишния Ернесто.

СЛЕД ВОЙНАТА АЛФИЕРИ СЕ ПОСВЕТИЛ

с пълна сила на състезанията. С купен на старо и сериозно модифициран автомобил на SCAT, той се изправил срещу най-ярките имена на онази епоха: Джузепе Кампари, фирмения пилот на Alfa Romeo, Брили Пери с Aquila, и срещу младия Енцо Ферари, тогава състезател на Isotta Fraschini. Но машината му не била конкурентна на лидерите, затова Мазерати решил да сглоби собствен състезателен автомобил, с рама от Isotta, 8-цилиндров двигател от Hispano-Suiza и скоростна кутия от SCAT. Това бил първият автомобил, произведен от Maserati. През 1921 братята постигнали с него първата си победа. През 1922 добавили първи места в Муджело, Суза и Аоста.

През 1925 било проведено първото издание на световния шампионат за производители - предшественика на Формула 1. Това въжнвило Алфиери, с финансовата помощ на маркиз Диего де Стерлик, да разработи нов автомобил, този път със собствени компоненти. Нарекли го Туре 26, по годината на създаване, и му дали 1.5-литров осемцилиндров мотор с компресор и мощност 120 конски сили - внушително за онази епоха. Тъкмо тогава Марио нарисувал за братята си логото с тризъбеца. Още в първото си състезание, митичното "Тарга Флорио", новото Maserati Туре 26 спечелило в своя клас и завършило на осмо място в общото класиране. Последвала победа в Болоня, с Ернесто зад волана, и поръчките започнали да се трупат. В крайна сметка братята произвели 43 бройки от първата си кола - много за онези години. Успехите били помрачени само от тежката катастрофа на Алфиери Мазерати в Месина през май 1927. В следващите месеци изглеждало, че шефът на компанията се е възстановил от нараняванията си, а заместилният го зад волана Емилио Матераси станал абсолютен шампион на Италия с Maserati. Последвал световният рекорд за скорост през 1929 (246.1 км/ч средно за 10 км), останал непобеден цяло десетилетие, а през 1930 трите коли на Maserati завършили на подиума, посрамвайки асовете на Bugatti и Alfa Romeo, начело с Енцо Ферари.

УСПЕХИТЕ ОБАЧЕ НЕ СЕ ПРЕВЪРНАЛИ

автоматично във финансово благополучие. Положението на компанията оставало затруднено, независимо от периодичната мощ от маркиз де Стерлик. А здравето на Ал-



Maserati A6

фиери внезапно се влошило и на 3 март 1932 основателят на Maserati починал на 44-годишна възраст. На погребението му в Болоня дошли всички най-големи имена от автомобилния спорт: Тацио Нуволари, Енцо Ферари, Борззакини, Кампари, Минола...

Положението в Maserati изглеждало критично. Но тогава Бинго, най-възрастният оцелял брат, напуснал работата си в Isotta Fraschini и се върнал да помага на Еторе и Ернесто. Тримата разработили 8СМ, първия едноместен болид на компанията, и успели да привлекат самия Тацио Нуволари, най-великия пилот на епохата. Последвали две нови титли, но и две трагедии с фаталните катастрофи на фирмените пилоти Борззакини и Кампари. Промените в правилата на моторния спорт и започналата хегемония на германските производители изправили Maserati пред съвсем реалната заплаха от банкрут. Един журналист от Болоня намерил решението, като свързал братята с Аголфо Орси - човека, когото Антъни Хопкинс ще изиграе в предстоящия филм.

ОРСИ БИЛ МНОГО ИНТЕРЕСНА ФИГУРА:

загубил много рано баща си, той бил принуден още като юноша да започне да изхранва семейството. Захващал се с какво ли не, преди да се насочи към вторичните суровини и производството на метални компоненти. Отворил голяма работилница, после втора. През 30-те години бил вече един от големите индустриалци на Италия. От срещата му с фамилията Мазерати се родило много успешно партньорство: Орси използвал престижа на марката, за да развива и останалите си бизнес начинания; братята пък, освободени от грижите за управление-

то на компанията, могли да се насочат към любимата си работа: проектирането на състезателни автомобили. През 1937 Орси откупил Maserati, наел братята с 10-годишни договори като консуланти и преместил седалището от Болоня в Модена. Две години по-късно гошла паметната победа на Maserati в 500-те мили на Индианаполис, с Уилбър Шоу зад волана. Отборът повторил успеха през 1940, а после и през 1941 - постижение, което никоя италианска марка не е успяла да подобри.

ОЩЕ ВЕДНЪЖ ОБАЧЕ ВЪЗХОДЪТ

на компанията бил прекъснат от война. Фабриката на Maserati по принуда заменила автомобилите с производство на свещи, акумулатори и вагони за военни нужди. Но братята не спирани да работят по бъдещата първа серийна кола за цивилни нужди - и през 1947 тя най-после дебютирала на Женевския автосалон, под името А6. Шестцилиндровият мотор бил дело на гениалния Алберто Масимино, когото Орси успял да откъмне от Alfa Romeo. Дизайнерът бил на Батиста "Пинин" Фарина. Моделът се оказал изключително успешен. Но през 1948 договорот на братята изтекъл. Орси им предложил нов, но след дълги колебания те предпочели да напуснат и да създадат нова собствена фирма за спортни автомобили - OSCA (просъществувала до 1967).

Междувременно обаче Орси не дремел: освен Масимино, той успял да привлече и Джоакино Коломбо, майстора на двигатели за Ferrari, както и Хуан-Мануел Фанджо, най-големия пилот на епохата.

През 1953 Фанджо спечелил Гран при на Италия и останал втори в генералното класиране

Алфиери Мазерати /
Alfieri MaseratiАдолфо Орси (в средата) /
Adolfo Orsi (centre)

на Формула 1. През 1954 добавил още две победи и световната титла, макар че във втората половина на сезона карал за Mercedes. През 1957 се върнал в Maserati и с четири победи спечелил нова титла във Формула 1 - като в последния старт, на Нюрбургринг, наваксал 48 секунди изоставане, 10 пъти подобрил рекорда за най-бърза обиколка и успял да изпревари лидера Майк Хоторн в последната обиколка на състезание. Бolidът Maserati 250F от онази епоха и досега се смята за една от най-великите коли в историята на Формула 1.

1957 ОБАЧЕ Е И ГОДИНАТА НА ЕДНА ОТ НАЙ-ГОЛЕМИТЕ ТРАГЕДИИ в историята на моторния спорт: по време на ралито Mille Miglia, движение с 250 км/ч Ferrari на маркиз Алфонсо де Портаго пука гума, излита от пътя и убива не само пилота и навигатора си, но и десетима зрители, включително четири деца. Енцо Ферари е подсъдим в дълъг процес за непредумишлено убийство; за Орси това е последната капка и той решава, че Maserati повече няма да участва в състезания (макар да прави състезателни автомобили по поръчка). Вместо това компанията се насочва към луксозни спортни автомобили за цивилна употреба. Първият такъв е 3500 GT, една от най-красивите коли на онази ера и първият серийно произвеждан модел на Maserati. В списъка с почитателите на марката се нареждат имена като София Лорен и младия Лучано Павароти. А също и като шаха на Персия, който толкова харесва автомобила, че си поръчва специална, по-мощна версия с V8 - така се ражда 5000 GT. През 60-те се появяват още модели: Sebring, Mistral, Quattroporte (дизайн на Пиетро Фруа), Ghibli.

НО СЛАВАТА ИЗИГРАВА И ЕДНА ЛОША ШЕГА на Maserati. Покрай Фангжо, Орси се сближава с аржентинския президент Хуан Перон (съпруг на Евита от мюзикъла), и Перон поръчва голямо количество автомобили. Но после той е свален и прогонен, а военната хунта отказва да плаща. Същото се случва и с една голяма поръчка от Испания на Франко. Така, въпреки успехите си, компанията отново затъва във финансова криза. През 1968 Орси намира изход, като продава контролния пакет на Citroen и остава само като почетен президент.

Новият френски собственик разчита на помощта на италианците, за да се изкачи по нагоре в луксозния сегмент. За новия флагман Citroen SM в Могена е разработен иновативен 2.7-литров V6. В същото време финансовият гръб на Citroen позволява на Maserati най-сетне да скъса с репутацията на производител на бързи, но старомодни автомобили. Появява се Bora, първата суперкола на марката със средноразположен двигател и независимо окачване. След Bora идва Merak, после и Khamzin. Бъдещето изглежда светло. Но за пореден път се случва нещо извън контрола на Maserati - този път не война, а Арабската петролна криза от 1973.

ПАЗАРИТЕ СЕ СГРОМОЛЯСВАТ (италианският - със 70%), търсенето на скъпи и мощни автомобили пада почти до нулата. Citroen изпада в остра криза. На 22 май 1975 в офисите в Могена получават писмо от шефовете в Париж, което ги известява, че Maserati е обявена в ликвидация (малко по-късно и самият Citroen ще бъде погълнат от конкурента Peugeot). Но работниците отказват да пре-

кроят работа; с проблема се заема първо кметът на Могена, после и италианският промишлен министър. Намерено е спасение: компанията е откупена от италиански холдинг с държавно участие и под управлението на аржентинския бизнесмен и производител на спортни автомобили Алехандро де Томасо. Работните места са спасени; първата работа на Де Томасо обаче е да уволни Джулио Алфиери, дългогодишния главен инженер на Maserati, и да нареди всички модели на марката да минат върху платформи на De Tomaso. Такива са Quatrami и Quattroporte III. Продажбите са скромни, но реномето на марката е по-силна отвсякога благодарение на няколко филмови участия и на нашумялата песен Life's Been Good на Джо Уолш (с припев "Моето Maserati vгига 250"). Де Томасо, който междуременно е привлякъл Chrysler като партньор, използва това, за да пусне нов, по-доставен модел с двигател отпред - това е Biturbo. Продажбите тръгват отлично, но после колата си създава все по-лоша репутация заради ниското качество и честите повреди; интересът намалява до такава степен, че накрая Де Томасо е принуден да продаде марката на Fiat, където тя е поставена в една и съща дивизия със стария враг Ferrari. Chubasco - дълго разработваният нов модел, с дизайн от самия Марчело Гандини, е замразен от Fiat заради опасенията, че ще навлезе в пазарните територии на Ferrari. Вместо това следващите модели остават върху толкова проблемната архитектура на Biturbo.

НАКРАЯ ПРЕЗ 1997 MASERATI Е ИЗЦЯЛО ПРЕХВЪРЛЕНА под контрола на Ferrari. В първите години на новия век фабриката в Могена е изцяло модернизирани и започва производството на нова гама, вече напълно съвременна. Quattroporte и Ghibli се завръщат с нови поколения, появяват се GranTurismo и GranCabrio, а после - и първите SUV модели в историята на марката, Levante и Grecale. Италианците влизат повторно на американския пазар; през 2017 е постигнат абсолютният рекорд от 51 500 продадени автомобили годишно. За пръв път от края на 50-те, Maserati се връща и в състезанията: суперавтомобилът MC12 нови 19 победи и 14 титли от FIA GT, както и три победи от "24-те часа на Спа". От 2023 марката има свой отбор и в електрическия шампионат Formula E. Технологиите, разработени за него, са използвани и в новата изцяло електрическа гама, наречена Folgore - от италианската дума за мълния. След отделиването на Ferrari като отделна компания през 2016, Maserati остава луксозната и най-престижна марка на Stellantis. Затрудненията на гиганта в последната година не подминават и нея. Но ако 110-годишната история изобщо ни учи на нещо, то е, че тризъбецът винаги се завръща. ■

A TRIDENT STORY

Born 110 years ago from the enthusiasm of five brothers, Maserati has survived more adversity than any other car company

By KALIN NIKOLOV / Photography MASERATI

Controversies over public procurement are neither exclusively Bulgarian nor exclusively modern. In 1561, the great Renaissance sculptor Giambologna designed a statue of Neptune for the great fountain being built in Florence. However, the ungrateful citizens of Florence did not like the work and chose another artist. The embittered Giambologna still found a customer for his Neptune: Pope Pius commissioned it as an ornament for the new fountain in Bologna. No one involved in this story could have suspected that four centuries later, an element of the sculpture in question would become one of the most recognisable symbols of the largest industry of the 20th and early 21st centuries: the automobile.

If you show the tip of Neptune's trident to a random passerby, they may not know anything about Giambologna - but they will probably recognize the symbol as the logo of Maserati. The Bologna and Modena-based company, one of

the members of the infamous Holy Trinity of Italian automotive engineering along with Ferrari and Lamborghini, turns 110 on December 1 of this year. To mark the occasion, the film "Maserati: The Brothers" will soon be released on screens, with Anthony Hopkins in one of the leading roles. But we will risk revealing some details of its plot by telling you the amazing story of the company.

THE WORD "BROTHERS" IN THE TITLE of the future film is not accidental: Maserati is the offspring of five of the six brothers born to the family of the railway employee Rodolfo Maserati in Voghera near Milan in the last quarter of the 19th century. Only the sixth brother, Mario, never participated in the automotive business, preferring to devote himself to an artistic career as a painter and graphic designer. But it was he who created the legendary logo with the trident, inspired by the sculpture of Giambologna.

In fact, Rodolfo and Carolina Maserati had seven sons. The third, Alfieri I, lived only a year. In his memory, Rodolfo decided to give the same name to his fourth child, Alfieri II, the key figure behind the future Maserati. But the beginning of the family's engineering business was laid by the eldest son, Carlo, who at the age of 17, as a worker in a bicycle factory, invented his first engine - a single-cylinder unit for motorcycles. Carlo found funding from the Marquis Michele Carcano, and thus the Carcano motorcycles were born. At that time, the best way to advertise your product was to enter it in races. Carlo did this very successfully, and after breaking the speed record in the Padua-Bovolenta race, he caught the attention of Vincenzo Lancia. It was Lancia who arranged for Carlo to start working at Fiat in 1901. From there he moved to Isotta Fraschini - one of the most prestigious brands of the pre-war era, where he worked as an engineer and test pilot. There, he also brought his young brother Alfieri. Carlo planned



EST. 1989

DETELINA'S

nuts and dried fruits



to start his own company with Ettore and Bindo Maserati, but his sudden deterioration in health thwarted his plans. Carlo Maserati died of tuberculosis in 1910, barely 29 years old.

THE ROLE OF HEAD OF THE FAMILY SUDDENLY FELL to Alfieri, who had already established himself at Isotta Fraschini and showed not only an engineering flair, but also an unsuspected talent in advertising and what we would later call "public relations". Alfieri also hired his brother Ettore to work at the company, and together they expanded the business to South America.

After returning home, the then 27-year-old Alfieri decided it was time to fulfill Carlo's dream. On December 1, 1914, he, Ettore and Ernesto Maserati opened their own car workshop at 1 Via De Pepoli in Bologna. They called it Società Anonima Officine Alfieri Maserati. Things went well, but just five months later Italy entered World War I, and Alfieri and Ettore were sent to the front. The workshop remained in the hands of 16-year-old Ernesto.

After the war, Alfieri devoted himself fully to racing. With a second-hand and heavily modified SCAT car, he faced the brightest names of that era: Giuseppe Campari, the Alfa Romeo company driver, Gastone Brilli-Peri with an Aquila, and the young Enzo Ferrari, then a racer for Isotta Fraschini. But Alfieri's machine was no match for the leaders, so he decided to assemble his own racing car, with an Isotta frame, an 8-cylinder Hispano-Suiza engine and a SCAT gearbox. This was the first car produced by Maserati. In 1921, the brothers achieved their first victory with it. In 1922, they added first places in Mugello, Susa and Aosta.

IN 1925, THE FIRST EDITION OF THE WORLD CHAMPIONSHIP for Manufacturers was held - the predecessor of Formula 1. This inspired Alfieri, with the financial support of the Marquis Diego de Sterlich, to develop a new car, this time with Maserati's own components. They named it Type 26, after the year of its creation, and gave it a 1.5-litre eight-cylinder engine with a compressor and a power of 120 horsepower - impressive for that era. It was then that Mario drew the trident logo for his brothers. In its very first race, the mythical "Targa Florio", the new Maserati Type 26 won its class and finished eighth in the overall standings. A victory in Bologna followed, with Ernesto behind the wheel, and orders began to pile up. In the end, the brothers produced 43 units of their first car - a lot for those years. The successes were only overshadowed by Alfieri Maserati's serious accident in Messina in May 1927. In the following months, it seemed that the company boss had recovered from his injuries, and his replacement at the wheel, Emilio Materazzi, became the absolute champion of Italy with Maserati. The world speed record followed in

However, success did not automatically translate into financial well-being. The company's situation remained difficult. Then, Alfieri's health suddenly deteriorated and on March 3, 1932, the founder of Maserati died at the age of 44

1929 (246.1 km/h average over 10 km), which remained unbeaten for a whole decade, and in 1930, three Maserati cars finished on the podium, embarrassing the aces of Bugatti and Alfa Romeo, led by Enzo Ferrari.

However, success did not automatically translate into financial well-being. The company's situation remained difficult, despite periodic assistance from the Marquis de Sterlich. Then, Alfieri's health suddenly deteriorated and on March 3, 1932, the founder of Maserati died at the age of 44. All the biggest names in motor racing came to his funeral in Bologna: Tazio Nuvolari, Enzo Ferrari, Borzacchini, Campari, Minola...

THE SITUATION AT MASERATI SEEMED CRITICAL. But then Bindo, the eldest surviving brother, left his job at Isotta Fraschini and returned to help Ettore and Ernesto. The three developed the 8CM, the company's first single-seater, and managed to attract Tazio Nuvolari himself, the greatest driver of the era. Two new titles followed, but also two tragedies with the fatal crashes of the company's drivers Borzacchini and Campari. Changes in the rules of motor racing and the beginning of the hegemony of German manufacturers put Maserati under the very real threat of bankruptcy.

A journalist from Bologna found the solution by connecting the brothers with Adolfo Orsi - the man Anthony Hopkins will play in the upcoming film.

Orsi was a very interesting figure: having lost his father very early, he was forced to start supporting his family as a teenager. He took

up all sorts of things before turning to secondary raw materials and the production of metal components. He opened a large foundry, then a second. By the 1930s he was already one of Italy's leading industrialists. His meeting with the Maserati family gave rise to a very successful partnership: Orsi used the prestige of the brand to develop his other business ventures; the brothers, freed from the worries of running the company, could focus on what they loved: designing racing cars. In 1937 Orsi bought Maserati, hired the brothers on 10-year contracts as consultants and moved the headquarters from Bologna to Modena. Two years later came Maserati's memorable victory in the Indianapolis 500, with Wilbur Shaw at the wheel. The team repeated the success in 1940 and then in 1941 - an achievement that no Italian brand has been able to better.

ONCE AGAIN, HOWEVER, THE COMPANY'S RISE was interrupted by war. The Maserati factory was forced to replace cars with the production of spark plugs, batteries and wagons for military needs. But the brothers did not stop working on the future first production car for civilian needs - and in 1947 it finally debuted at the Geneva Motor Show, under the name A6. The six-cylinder engine was the work of the ingenious Alberto Massimino, whom Orsi managed to steal from Alfa Romeo. The design was by Battista "Pinin" Farina. The model turned out to be extremely successful. But in 1948 the brothers' contract expired. Orsi offered them a new one; after much hesitation, they preferred to leave and create their own new sports car company - OSCA (which existed until 1967). Meanwhile, Orsi was acting fast: in addition to Massimino, he managed to attract Gioacchino Colombo, the engine master for Ferrari, as well as Juan Manuel Fangio, the greatest driver of the era.

IN 1953, FANGIO WON THE ITALIAN GRAND PRIX and remained second in the overall Formula 1 standings. In 1954, he added two more victories and the world title, although in the second half of the season, he drove for Mercedes. In 1957, he returned to Maserati and with four victories won a new Formula 1 title - in the last start, at the Nürburgring, he was 48 seconds behind but managed to beat the fastest lap record 10 times and overtake the leader Mike Hawthorne on the last lap of the race. The Maserati 250F from that era is still considered one of the greatest cars in the history of Formula 1.

However, 1957 was also the year of one of the greatest tragedies in the history of motorsport: during the Mille Miglia rally, the Ferrari of the Marquis Alfonso de Portago, travelling at 250 km/h, burst a tire, flew off the road and killed not only the driver and navigator but also ten spectators, including four children. Enzo Fer-

ТАЗИ КОЛЕДА



Подари подарък
СЪС СМИСЪЛ



Maserati 5000 GT



Maserati Biturbo Spyder



Maserati Tipo 6C

rari was accused in a long trial for involuntary manslaughter; for Orsi, this was the last straw and he decided that Maserati would no longer participate in competitions (although it built racing cars to order). Instead, the company turned to luxury sports cars for civilian use. The first such was the 3500 GT, one of the most beautiful cars of that era and the first mass-produced Maserati model. The list of admirers of the brand included names such as Sophia Loren and the young Luciano Pavarotti. And also the Shah of Persia, who liked the car so much that he ordered a special, more powerful version with a V8 - thus the 5000 GT was born. In the 60s, more models appeared: Sebring, Mistral, Quattroporte (designed by Pietro Frua), and Ghibli.

BUT FAME ALSO PLAYED A BAD JOKE on Maserati. Through Fangio, Orsi became close to Argentine President Juan Perón (husband of Evita from the musical), and Perón ordered a large number of cars. But then he was overthrown and exiled, and the military junta refused to pay. The same thing happened with a large order from Franco's Spain. So, despite its successes, the company again sank into a financial crisis. In 1968, Orsi found a way out by selling a controlling stake to Citroen and remaining only as honorary president.

The new French owner relied on the help of the Italians to climb higher in the luxury segment. An innovative 2.7-liter V6 was developed in Modena for the new flagship Citroen SM. At the same time, Citroen's financial backstop allowed Maserati to finally break with its reputation as a manufacturer of fast but old-fashioned cars. The Bora appeared - the brand's first

supercar with a mid-engine and independent suspension. The Merak and the Khamsin followed suit. The future looked bright. But once again something beyond Maserati's control happened - this time not a war, but the Arab oil crisis of 1973. Markets collapsed (the Italian one - by 70%), and demand for expensive and powerful cars fell almost to zero. Citroen found itself in a severe crisis. On May 22, 1975, the Modena offices received a letter from the bosses in Paris, informing them that Maserati had been declared in liquidation (a little later, Citroen itself would be absorbed by its competitor Peugeot). But the workers refused to stop working; The problem was first addressed by the mayor of Modena, then by the Italian Minister of Industry. Salvation was found: the company was bought by an Italian holding with state participation and under the management of the Argentine businessman and sports car manufacturer Alejandro de Tomaso.

JOB WERE SAVED; DE TOMASO'S FIRST ORDER of business, however, was to fire Giulio Alfieri, Maserati's long-time chief engineer, and to order all of the brand's models to be based on De Tomaso platforms. These included the Kyalami and Quattroporte III. Sales were modest, but the brand's reputation was stronger than ever thanks to several film appearances and the hit song Life's Been Good by Joe Walsh (with the line "My Maserati's doing 185"). De Tomaso, who had meanwhile attracted Chrysler as a partner, used this to launch a new, more affordable front-engine model - the Biturbo. Sales started well, but the car then developed an increasingly bad reputation for poor quality and frequent breakdowns; inter-

est waned to the point that De Tomaso was finally forced to sell the brand to Fiat, where it was placed in the same division as old enemy Ferrari. The Chubasco, a long-in-development new model designed by Marcello Gandini himself, was shelved by Fiat over concerns that it would encroach on Ferrari's market territory. Instead, subsequent models remained based on the problematic Biturbo architecture.

FINALLY, IN 1997, MASERATI WAS FULLY TRANSFERRED under Ferrari's control. In the early years of the new century, the Modena factory was completely modernized and a new, now completely modern, range began to be produced. The Quattroporte and Ghibli returned with new generations, the GranTurismo and GranCabrio appeared, and then the first SUV models in the brand's history, the Levante and Grecale. The Italians re-entered the American market; in 2017, an absolute record of 51,500 cars sold per year was achieved. For the first time since the late 1950s, Maserati also returned to racing: the MC12 supercar won 19 more races and 14 FIA GT titles, as well as three victories at the Spa 24 Hours. From 2023, the brand also has its own team in the electric Formula E championship. The technologies developed there have also been used in the new all-electric range, called Folgore - from the Italian word for lightning. After the separation of Ferrari as a separate company in 2016, Maserati remains the luxury and most prestigious brand of Stellantis. The giant's difficulties in the last year have not passed it by. But if 110 years of history teaches us anything, it is that the trident always returns. ■

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

СРЕДАТА НА ПЪТЯ

С новия Асетап, MINI предлага едновременно забавление и практичност

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография MINI

От както преди 65 години съсър Алек Исигонис създаде първото Mini, това е една от най-симпатичните марки в автомобилния свят. Но също е и една от най-нишовите. С 300,000 продажби годишно, MINI е далеч зад Volvo и много, много далеч зад Subaru или Mazda.

Но сега британската марка на BMW най-последно има модел, с който иска да завладее в света, да стъпи не само в Европа, но и на всички големи пазари. Запознайте се с Асетап.

ТОВА Е ПРЕДСТАВАТА НА MINI ЗА ЗЛАТНАТА СРЕДА: не толкова ограничаващо откъм пространство като обикновения Cooper, и

не толкова голямо и скъпо като кросоувъра Countryman. Асетап е точно по средата между двата други модела на марката, но се отличава от тях по един много съществен факт: тук няма и помен от бензинов двигател. Задвижването е изцяло електрическо. Това и компактните размери го правят идеалната кола за всеки голям град на планетата - от Лондон до Шанхай.

НА КЛАСИЧЕСКИТЕ ФЕНОВЕ НА МАРКАТА вероятно ще им трябва време да посвикнат с този дизайн, в който вече няма никакви носталгични ретро елементи. Асетап има характерните за всяко MINI къси надвеси,



но като очертания е много по-близък до Countryman, отколкото до Cooper - като се започне от трапециoidalните фарове и се приключи с мускулестата задница.

Понеже това е първият модел на MINI, който ще е само електрически, аеродинамиката е била главна цел на дизайнерите. Някак си са успели да понижат коефициента на въздушно съпротивление до 0.26, което е удивително постижение за толкова къса кола. И също така много важно, защото при скорости от, да кажем, 80-90 км/ч, над 70% от цялата енергия на колата отива само за преодоляване на въздушното съпротивление.

След малко ще ви кажем какъв е ефектът от това върху пробег. Но първо да завършим с дизайна: както при всяко MINI, и тук имате всякакви възможности за персонализация - различен цвят на покрива, на огледалата, на осмозълната предна решетка. Често се оплакваме, че съвременните автомобили стават все по-еднакви като дизайн. С Асетап обаче няма опасност някой да си помисли отдалеч, че карате Hyundai или пък Skoda. Макар да не прилича на далечния си прародител, тази кола ясно се разпознава като MINI. Дори без да ползвате помощ от задните фарове. Все още можете да ги настроите да показват британския флаг. Но всъщност тази кола не се праби във Великобритания, а в град Джангзязган в Китай, от гъойнт-венчъра на BMW с китайската Great Wall. Оригиналния план беше производство в Оксфорд да започне през 2026, но сега, около очакваните европейски мита, нищо чудно това да стане доста по-рано.

ИМА ТРИ ВАРИАНТА НА ЗАДВИЖВАНЕ. Базовата кола ползва 42-киловатчасова батерия и електромотор, който задвижва предните колела и развива 184 конски сили.

По-високото ниво - това, което караме, има 54 кВтч използваем капацитет на батерията и 218 к. с., което за теглото и размерите на тази кола е предостатъчно. Съвсем скоро към тях ще се присъедини и върховият вариант John Cooper Works, с 258 конски сили мощност и малко над 6 секунди за 0-100 км/ч.

Нашата тестова кола е от средния вариант, SE, и тук ускорението до 100 км/ч тнема 7.1 секунди. Максималната скорост е 170 километра в час. Напълно достатъчно за една кола, замислена да се кара основно в града. Що се отнася до подалечните пътувания, Асетап SE обещава до 405 километра пробег с едно зареждане. Не можем да потвърдим това от личен опит, защото тестовият ни маршрут в



Дания беше госта по-кратък и с безмилостен контрол върху скоростта. Но като цяло BMW и MINI винаги дават консервативни оценки за пробег, които лесно могат да се повторят в реалния живот - за разлика от толкова много други производители на електромобили. Термопомпата е сериозно оборудване за всички версии, така че и студеното време няма да намали драстично обхвата.

ТЕГЛОТО С ГОЛЯМАТА БАТЕРИЯ Е МАЛКО НАД 1.7 ТОНА - също нещо, от което старите собственици на Mini биха се задавили. Но тук инженерите са се постарали много това тегло да не разваля усещането зад волана. Всъщност толкова са се постарали, че са подготвили и тествали тази кола на северната гъга на Нюрбургринг. Воланът е директен и прецизен; окачването - твърдо; центърът на тежестта е рекордно ниско. Все неща, които осигуряват госта жизнерадостно поведение на пътя.

Дължината на Асетап е 4.07 метра, което за днешните мащаби е смешно малко. Но понеже се придържа към оригиналната философия на Алек Исигонис - по едно колело във всеки ъгъл - всъщност вътрешното пространство е удивително много.

Задната седалка е удобно място и за възрастни хора, какъвто не е случаят с по-малкия Cooper. Багажникът побира 300 литра и при нужда може да вмести пералня, ако съгнете задната облегалка.

ИНТЕРИОРЪТ Е МАКСИМАЛНО ИЗЧИСТЕН, но за щастие все още с достатъчно физически бутони за най-важните функ-

ции, и с големия кръгъл OLED дисплей: голямата гордост на MINI. Графиките му са отлични, процесорите - бързи, но логиката на управление изисква малко привикване. Гласовият асистент върви в комплект с един симпатичен аватар, наречен Спаук. Системата има и някои доста практични черти за ежедневието: например може, на базата на навигация и GPS, да разпознае кога се каните да влезете на паркинг с бариера, и сама услужливо ви сваля стъклото. Асетап има също 12 ултразвукови сензора и 4 камери за пълен обхват около автомобила, което му позволява да се паркира сам, след като сте излезли от него.

Както в новите Countryman и Cooper, и тук таблото е покрито с нещо като текстил, който изглежда ефектно и създава уютно усещане. Освен това дизайнерите уверяват, че материалът е достатъчно издръжлив, за да го миете с парцал и да го почиствате с прахосмукачка.

НАКРАТКО, АСЕТАП Е ТОЧНО ТОЛКОВА СИМПАТИЧЕН и забавен за каране, колкото бихме очаквали от едно MINI. Но също е и доста практичен. И даже, в особената реалност на електромобилите, относително евтин. Стартовата цена за базовия Асетап Е е 66,850 лева - над хилядарка по-малко от госта по-скромното като възможности и пространство Peugeot e-208. За Асетап SE като нашия тестов ще ви поискат почти 75,000. Върховият JCW ще е 89,000. Солено, ако си спомним, че някога първото произведено Mini струваше само 497 лири. Но онова беше друга епоха и друга стойност на парите. И съвсем, съвсем друг автомобил. ■



СПЕСТЯВАШ, ДОКАТО ПЪТУВАШ

ВЗЕМИ СВОЯТА
VISA CCB-BULGARIA AIR ОТ ЦКБ
СЪС СПЕЦИАЛНИ УСЛОВИЯ

- Дълъг гратисен период при пазаруване и теглене на пари в брой
- Безплатна застраховка при пътуване в чужбина
- Отстъпка от пълната стойност на самолетния билет при заплащането му с карта Visa "CCB-Bulgaria Air" в България или на www.air.bg:
 - 5% отстъпка при плащане с Visa Gold "CCB-Bulgaria Air"
 - 3% отстъпка при плащане с Visa Classic "CCB-Bulgaria Air"
- 5% отстъпка при покупка на стоки с картата на борда на самолетите
- Безплатен превоз на два багажа, всеки с тегло до 23 кг.

Допълнителна информация за кредитни карти Visa "CCB-Bulgaria Air" можеш да получиш на тел.: *5050 или 02 9266 500
www.ccbank.bg



Централна Кооперативна Банка
Важният си ми.

*5050
www.ccbank.bg

MIDDLE OF THE ROAD ROAD

From Netscape Navigator and Internet Explorer to Google Chrome, the battle of the Internet browsers is fought without mercy - and for an enormous prize

By KONSTANTIN TOMOV / Photography MINI

Since Sir Alec Issigonis created the first Mini 65 years ago, it has been one of the most likeable brands in the automotive world. But it is also one of the most niche. With 300,000 sales a year, MINI is far behind Volvo and far, far behind the likes of Subaru or Mazda.

But now the British brand of BMW finally has a model with which it wants to conquer the world, to set foot not only in Europe but in all major markets. Meet the Aceman.

THIS IS MINI'S IDEA OF THE GOLDEN MEAN: not as restrictive in terms of space as the regular Cooper, and not as large and expensive as the Countryman SUV. The Aceman is exactly in the middle between the brand's two other models, but it differs from them in one very important fact: there is not even a hint of a gasoline engine here. The drive is entirely electric. This and its compact dimensions make it the perfect car for any major city on the planet - from London to Shanghai.

Classic fans of the brand will probably need some time to get used to this design, which no longer has any nostalgic retro elements. The Aceman has the typical short overhangs of every MINI, but in terms of outlines, it is much closer to the Countryman than to the Cooper -

starting from the trapezoidal headlights and ending with the muscular rear.

SINCE THIS IS THE FIRST MINI MODEL to be all-electric, aerodynamics was the main goal of the designers. Somehow they managed to lower the drag coefficient to 0.26, which is an amazing achievement for such a short car. And also very important, because at speeds of, say, 80-90 km/h, over 70% of the car's total energy goes just to overcoming air resistance.

We'll tell you in a moment what effect this has on the range. But first, let's finish with the design: as with every MINI, you have all sorts of personalization options here - a different colour for the roof, the mirrors, and the octagonal front grille. We often complain that modern cars are becoming more and more the same in design. With the Aceman, however, there is no danger that anyone will think from afar that you are driving a Hyundai or a Skoda. Although it does not look like its distant ancestor, this car is clearly recognizable as a MINI. Even without using the help of the taillights. You can still set them to display the Union Jack. However, this car is not made in the UK but in the city of Zhangjiagang in China, by BMW's joint venture with the Chinese Great Wall Motor. The original plan was for production in Oxford to start in 2026, but now, with the expected European



tariffs, we dare suggest this will happen much earlier.

THERE ARE THREE POWERTRAIN OPTIONS.

The base model uses a 42-kilowatt-hour battery and an electric motor that drives the front wheels and develops 184 hp.

The higher level - the one we drive - has 54 kWh of usable battery capacity and 218 hp, which is more than enough for the weight and size of this car. Very soon they will be joined by the top John Cooper Works version, with 258 horsepower and just over 6 seconds for 0-100 km/h.

Our test car is from the middle variant, SE, and the acceleration to 100 km/h takes 7.1 seconds. Top speed is 170 kph. Quite enough for a car designed to be driven mainly in the city. As for longer trips, the Aceman SE promises up to 405 km of range on a single charge. We can't confirm this from personal experience, as our test route in Denmark was much shorter and with ruthless speed control. But in general, BMW and MINI always give conservative range estimates that can easily be repeated in real life - unlike so many other electric car manufacturers. A heat pump is standard equipment on all versions, so even cold weather won't drastically reduce range.



THE WEIGHT WITH THE LARGE BATTERY is just over 1.7 tons - yet another thing the old Mini owners would choke on. But here the engineers have tried very hard not to spoil the feeling behind the wheel. They have tried so hard, in fact, that they prepared and tested this car on the north loop of the Nürburgring. The steering is direct and precise; the suspension is firm; the center of gravity is record low. All things that ensure quite cheerful behavior on the road.

The Aceman is 4.07 meters long, which is ridiculously small by today's standards. But because it adheres to Alec Issigonis' original philosophy - one wheel in each corner - the interior space is actually surprisingly large.

The back seat is a comfortable place for older people (not the case with the smaller Cooper). The trunk holds 300 liters and, if necessary, can fit a washing machine if you fold the rear seatback.

THE INTERIOR IS AS CLEAN AS POSSIBLE, but fortunately still with enough physical buttons for the most important functions. MINI's great source of pride is the large round OLED display. Its graphics are excellent, and the processors are fast, but the control logic requires a little getting used to.

The voice assistant comes complete with a

MINI Aceman SE

218

к. с. максимална мощност
hp maximum power

7.1

секунди 0-100 км/ч
seconds 0-100 km/h

170

км/ч максимална скорост
km/h maximum speed

14

кВтч за 100 км среден разход
kWh per 100 km average consumption

cute avatar named Spike. The system also has some pretty practical features for everyday life: for example, it can, based on navigation and GPS, recognize when you are about to enter a parking lot with a barrier, and helpfully lower the window for you. The Aceman also has 12 ultrasonic sensors and 4 full-range cameras around the car, allowing it to park itself after you have exited it.

As in the new Countryman and Copper, the dashboard is covered with a kind of textile that looks impressive and creates a cosy feeling. Moreover, the designers assure that the material is durable enough to be washed with a rag and cleaned with a vacuum cleaner.

IN SHORT, THE ACEMAN IS JUST AS CUTE and fun to drive as we would expect from a MINI. But it is also quite practical. And even, in the peculiar reality of electric cars, relatively cheap. The starting price for the basic Aceman E is BGN 66,850 - over a thousand less than the much more modest in terms of capabilities and space Peugeot e-208. For the Aceman SE like our test car, you will be asked for almost BGN 75,000. The top JCW will be BGN 89,000. Salty, if we remember that once the first produced MINI cost only 497 pounds. But that was a different era and a different value of money. And a completely, completely different car. ■

ЗАСТРАХОВАЙТЕ ВАШИЯ ДОМ НА ПРОМОЦИОНАЛНА ЗИМНА ЦЕНА!

Погрижете се за спокойствието и сигурността на Вашия дом и имущество със застраховка „Защитена фамилия“ с **20% отстъпка** до края на февруари.

За допълнителна информация посетете www.armeec.bg



Винаги с Вас!

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

Какви са предимствата, предлагани от ЗАД „АРМЕЕЦ“:

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

Къде можете да сключите застраховка „ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ“?

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

ПРОМОЦИЯТА Е ВАЛИДНА ДО 28.02.2025 г.



92 | **БУРГАСКИ ВЕЧЕРИ**
BURGAS SUNSETS

88 | **НАСЛЕДСТВОТО НА УРАГАНА**
THE HURRICANE'S LEGACY



105 | **21 ИДЕИ ЗА КОЛЕДА**
21 CHRISTMAS IDEAS



АФИШ



АНИМАЦИЯ

СМЕЛАТА ВАЯНА 2 // През 2016 първият филм за смелото полинезийско момиче Моана (Ваяна в българския превод) направи над 700 млн. долара печалба, получи две номинации за "Оскар" и спечели награда "Грами". Сега "Дисни" призовава познатите ни анимационни герои за ново приключение, в които те трябва да разрушат проклятието на злия бог Нало. Оригиналет отново е с гласовете на Дуейн Джонсън-Скалата и на Аули'у Кравальо.

В кината от 27 ноември

ANIMATION

MOANA 2 // In 2016, the first film about the brave Polynesian girl Moana (Vayana in the Bulgarian translation) made over 700 million dollars in profit, received two Oscar nominations and won a Grammy Award. Now Disney is calling on our familiar animated characters for a new adventure, in which they must break the curse of the evil god Nalo. The original is again voiced by Dwayne Johnson-The Rock and Auli'i Cravalho.

In cinemas from November 27



КЛАСИКА

РЕКВИЕМ // Единият от двата най-прочути реквиема в класическата музика, на Джузепе Верди, ще бъде представен от Софийска филхармония под палката на Мишел Табачник. Големият швейцарски музикант, ученик на Херберт фон Караян и протеже на Пиер Булез, ще дирижира Цветелина Василена (сопран), Мариана Пенчева (мецосопран), Борис Луков (тенор), Юлиан Константинов (бас) и Националния филхармоничен хор.

5 декември, зала "България", София

CLASSICS

REQUIEM // One of the two most famous requiems in classical music, by Giuseppe Verdi, will be presented by the Sofia Philharmonic Orchestra under the baton of Michel Tabachnik. The great Swiss musician, a student of Herbert von Karajan and a protégé of Pierre Boulez, will conduct Tsvetelina Vasilena (soprano), Mariana Pencheva (mezzo-soprano), Boris Lukov (tenor), Julian Konstantinov (bass) and the National Philharmonic Choir.

December 5, Bulgaria Hall, Sofia



БОЙНИ ИЗКУСТВА

SENSHI 24 // Международната бойна галавечер SENSHI ще се проведе за 24-и път на 7 декември в Двореца на културата и спорта във Варна. Програмата предвижда 11 зрелищни сбъбоя между бойци от 14 държави, включително и някои най-големите надежди на България: MMA боецът Деян Галинов, Петър Стойков, кикбокс шампионът Огнян Мирчев, рекордьорът по победи във веригата Атанас Божилков и Европейският шампион на SENSHI за 2023/24 година Драгомир Петров, който ще защитава титлата си. Билети от Eventim.bg.

7 декември, Варна

MARTIAL ARTS

SENSHI 24 // The SENSHI International Fighting Gala will be held for the 24th time on December 7 at the Palace of Culture and Sports in Varna. The program includes 11 spectacular fights between athletes from 14 countries, including some of Bulgaria's greatest hopes: MMA fighter Deyan Galinov, Petar Stoykov, kickboxing champion Ognyan Mirchev, the record holder for wins in the circuit Atanas Bozhilov and the SENSHI European Champion for 2023/24 Dragomir Petrov, who will defend his title. Tickets from Eventim.bg.

December 7, Varna

POSTER

ЕПОС

ВЛАСТЕЛИНЪТ НА ПРЪСТЕНИТЕ: ВОЙНАТА НА РОХИРИМИТЕ // Творчеството на Джон Р. Р. Толкин отгавна се превърна точно в това, което той на всяка цена искаше да избегне: в машина за пари. Тази поредна екранизация, базирана на оскъдни бележки от приложенията към "Властелинът на пръстените", разказва историята на роханския герой Шлем Крпкоръки. Режисьор е легендата на японската анимация Кенджи Камияма (Ghost in the Shell).

В кината от 13 декември

МЕМОАРИ

НА ПРАГА НА ВРЕМЕТО // Трагичната злополука, отнела живота на Кирил Маричков през октомври, възроди интереса към мемоарите му, издадени за пръв път преди година. В "На прага на времето" голямата звезда на българския рок разказва не само личната си история, но и историята на съвременната музика в сложните години на социалистическа България. От зараждането на легендата "Бъндарациите" до последните проекти на Маричков, книгата е подходящ начин да си вземем сбогом с една голяма личност на българската сцена.

Издателство "Книгомания"

БАЛЕТ

РОМЕО И ЖУЛИЕТА // Деветото издание на Международния балетен форум във Варна обещава няколко интересни заглавия. Сред тях е "Ромео и Жулиета" на Прокофиев, с хореография на Сергей Бобров и под диригентството на Азат Максупов, който ще бъде представен на 13 декември. Пак Максупов ще дирижира и "Лешникотрошачката" по музика на Чайковски на 22 и 23 декември.

Държавна опера Варна, 13 декември

EN

EPIC

THE LORD OF THE RINGS: THE WAR OF THE ROHIRRIM // John R. R. Tolkien's work has long since become exactly what he wanted to avoid at all costs: a money-making machine. This latest film adaptation, based on sparse notes from the appendices to "The Lord of the Rings", tells the story of the Rohan hero Helm Hammerhand. The director is the legend of Japanese animation Kenji Kamiyama (Ghost in the Shell).

In cinemas from December 13

MEMOIRS

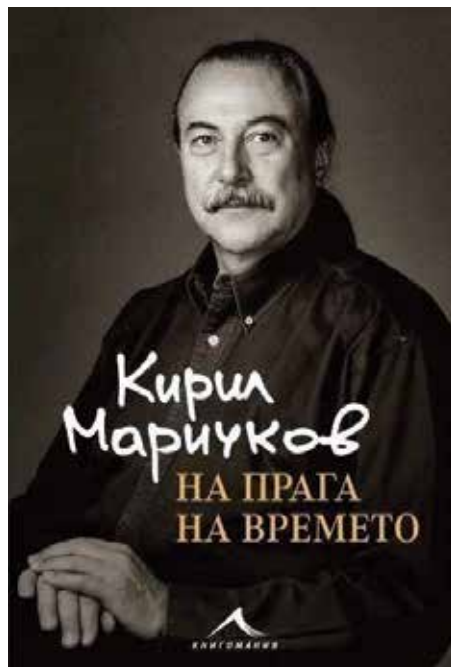
ON THE THRESHOLD OF TIME // The tragic accident that took the life of Kiril Marichkov in October has revived interest in his memoirs, first published a year ago. In "On the Threshold of Time", the great star of Bulgarian rock tells not only his personal story, but also the history of contemporary music in the difficult years of socialist Bulgaria. From the birth of the legendary "Bundaratsite" band to Marichkov's latest projects, the book is a fitting way to say goodbye to a true musical great.

Publishing House "Knigomania"

BALLET

ROMEO AND JULIET // The ninth edition of the International Ballet Forum in Varna promises several interesting titles. Among them is "Romeo and Juliet" by Sergey Prokofiev, choreographed by Sergey Bobrov and conducted by Azat Maksutov, which will be presented on December 13. Maksutov will also conduct "The Nutcracker" to music by Pyotr Tchaikovsky on December 22 and 23.

State Opera Varna, December 13





НАСЛЕДСТВОТО НА УРАГАНА

Един от най-великите в кикбокса, днес Алберт Краус идва в България да обучава бойците на бъдещето

Текст ДАЯНА ЦВЕТКОВА / Фотография SENSHI

Странно е от какви гребболи понякога се определя съдбата на големите шампиони. Ако не беше един гребен недостатък на иначе отличния обществен транспорт в Нидерландия, кариерата на Алберт Краус - Урагана, една от най-ярките фигури в кикбокса, вероятно щеше да се развие по съвсем различен начин. Днес Краус е чест гост в България, фокусиран върху ангажиментите си към международната професионална верига за бойни галавечери SENSHI. Урагана е съдия на двубоите от SENSHI (последното засега, 24-о поред издание е на 7 декември във Варна), но освен това е и един от звездните инструктори на тренировъчните лагери на KWU SENSHI, които се провеждат в дните преди всяко шоу.

ВИЗИТКАТА НА КРАУС НАИСТИНА ВПЕЧАТЛЯВА: първият в историята шампион на K-1 World MAX през 2002, шампион в средна категория на SUPERKOMBAT, носител на цели четири отделни световни титли в кикбокса и Муай Тай. Парадоксалното е, че всичко това едва ли щеше да се случи, ако не бе неудобният транспорт от родния му Ос го Наймеген.

Роден на 3 август 1980, Алберт Краус първоначално имал амбиции да стане футболист. После се насочил към бокса, с истински ентузиазъм. Но най-близката боксова зала била на 30 километра от Ос - разстояние, което сам тийнейджър не може да си позволи да пътува толкова често. Затова, когато в родния му град започнали да организират курсове по кикбокс - вече бил навършил 17 - той решил да смени спорта в името на практич-

ността. Останалото, както се казва, е история.

КРАУС СПЕЧЕЛИ ПЪРВИЯ СИ АМАТЪОРСКИ БОЙ през 1997, и то с нокаут в първи рунд. "Първият шампионат, в който участвах, беше много труден", спомня си Алберт в разговор с Bulgaria ON AIR. "Първият и вторият мач бяха големи предизвикателства, имах чувството, че съм се бил срещу товарен влак... Целият бях в рани и травми, но успех. Във финала противникът ми беше все още свеж, но това не ми попречи и го нокаутирах в 47-ата секунда". Според Краус същността на шампиона се крие в силния боен дух, волята за победа и понякога - в малко късмет.

През 1999 гоуде и дебютът му при професионалистите в Ротердам - с нокаут във втория рунд срещу Кани. През 2001 още

съвсем младият Алберт вече гържеше три титли: нидерландката F.I.M.A.C, европейската I.K.V.F и световната във версия W.K.A. Печелеше мачовете си с удивителна лекота. "В кариерата ми имам рекорд от 79 нокаута. Обичам и се гордея с всеки един от тях. Чувството да нокаутираш някого е невероятно", признава Краус. "Пътят ми към върха е подхранван от непрестанна упорита работа, а стратегията ми винаги е била "агресивно напрег"."

И СЪОТБОРНИЦИТЕ, И СЪПЕРНИЦИТЕ му неизменно говорят за впечатляващата скромност на Краус. Но тя никога не му е пречела да преследва целите си. "Един от мачовете, които няма да забравя, е първият ми сблъсък с Буакау Банчамек", спомня си Алберт. По това време - 2005 година - легендарният тайландец е на върха на славата, общопризнат за един от най-великите Муай Тай бойци за всички времена. "Отидох в K-1 и помолех да ме изправят срещу него", разказва Краус. "Молах ги, уверявах ги, че ще им покажа, че съм по-добър. Сигурен ли си, че го искаш, ме попитаха. Потвърдих..." Мачът е в Токио - Краус го печели. Дори и историята на прякора му е доказателство за силата на характера и бойна-

"Първият и вторият мач бяха големи предизвикателства, имах чувството, че съм се бил срещу товарен влак... Целият бях в рани и травми, но успях. Във финала противникът ми беше все още свеж, но това не ми попречи и го нокаутирах в 47-ата секунда"

та етика на Краус. "Прякора "Урагана" ми го даде оригиналният му носител - Петер Урагана Смит. Каза ми следното: много хора искат да използват прякора ми, но всички те са негодници. Ще го дам на теб заради бойния ти дух, ти го заслужаваш", спомня си Алберт. Питаме го, ако можеше да се върне назад, би ли променил нещо в кариерата си. "Единствено щях да се наслаждавам много повече на цялото преживяване. И да тренирам още по-усилено".

СЕГА КРАУС ПРЕДАВА И УМЕНИЯТА, и бойния си дух на младото поколение. Включително и на един много специален талант: собствения му син Градус Краус. 23-годишният Краус-младши отдавна върви по стъпките на прочутия си баща, натрупа 24 победи при аматьорите (4 с нокаут) и тази година взе първата си победа при професионалистите. Питаме Алберт дали високите очаквания, вървящи с тази фамилия, не са излишен товар за сина му, но той поклаща глава. "Градус е много специален - не защото е мой син, а защото не съм тренирал по-добър от него", настоява Урагана. "Никога преди не е имало някой, който да ме надминава в боксирането, но Градус го прави. Помнете думите ми - той ще бъде най-добрият. Това е сигурно". ■

BULGARIA - SOFIA

Two restaurants serving traditional national dishes and live folk music



HADJIDRAGANOVITE IZBI
www.izbite.com



HADJIDRAGANOVITE KASHTI
www.kashtite.com



VOEVODSKA SOFRA - 7KG

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

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

THE LEGACY OF THE HURRICANE

One of kickboxing's true greats, today Albert Kraus comes to Bulgaria to train the fighters of the future

By DAYANA TSVETKOVA / Photography SENSHI

It's strange how little things sometimes determine the fate of great champions. If it weren't for a small flaw in the otherwise excellent public transport in the Netherlands, the career of Albert Kraus - The Hurricane, one of the brightest figures in kickboxing, would probably have developed in a completely different way. Today, Kraus is a frequent guest in Bulgaria, focused on his commitments to the international professional fighting gala chain SENSHI. The Hurricane is a judge of SENSHI fights (the latest one so far, the 24th edition, is on December 7 in Varna), but he is also one of the star instructors of the KWU SENSHI training camps, which are held in the days before each show.

KRAUS'S CREDENTIALS ARE TRULY IMPRESSIVE: the first ever K-1 World MAX champion in 2002, the SUPERKOMBAT middleweight champion, and the holder of four separate world titles in kickboxing and Muay Thai. The paradox is that none of this would

have happened if it weren't for the inconvenient transportation from his hometown of Oss to Nijmegen. Born on August 3, 1980, Albert Kraus initially had ambitions to become a footballer. Then he turned to boxing, with real enthusiasm. But the nearest boxing gym was 30 kilometres from Oss - a distance that a teenager himself could not afford to travel that often. So when kickboxing courses began to be organized in his hometown - he was already 17 - he decided to change sports for the sake of practicality. The rest, as they say, is history.

KRAUS WON HIS FIRST AMATEUR FIGHT IN 1997, by knockout in the first round.

"The first championship I participated in was very difficult," Albert recalls in a conversation with Bulgaria ON AIR. "The first and second matches were great challenges, I felt like I was fighting a freight train... I was covered in wounds and injuries, but I managed. In the final, my opponent was still fresh, but that

didn't stop me and I knocked him out in the 47th second." According to Kraus, the essence of a champion lies in a strong fighting spirit, the will to win, and sometimes - in a little luck.

In 1999, his debut among professionals in Rotterdam came - with a knockout in the second round against Kany. In 2001, the still very young Albert already held three titles: the Dutch F.I.M.A.C, the European I.K.B.F and the world in the W.K.A version. He won his matches with amazing ease. "I have a career record of 79 knockouts. I love and am proud of every one of them. The feeling of knocking someone out is incredible," Kraus admits. "My path to the top has been fueled by relentless hard work, and my strategy has always been 'aggressively forward.'"

BOTH TEAMMATES AND OPPONENTS

have always spoken of Kraus's impressive modesty. But it has never stopped him from pursuing his goals. "One of the fights I will never forget was my first fight with Buakaw Banchamek," Albert recalls. At the time - 2005 - the legendary Thai was at the height of his fame, widely recognized as one of the greatest Muay Thai fighters of all time. "I went to K-1 and asked to fight him," Kraus says. "I begged them, I assured them I would show them that I was better. Are you sure you want it, they asked me. I said yes..." The fight was in Tokyo - and Kraus won.

Even the story of his nickname is a testament to Kraus' strength of character and fighting ethic. "The nickname 'Hurricane' was given to me by its original bearer, Peter The Hurricane Smit. He said to me: a lot of people want to use my nickname, but they're all scoundrels. I'll give it to you because of your fighting spirit, you deserve it," Albert recalls. We asked him if he could go back in time and change anything about his career. "The only thing I would have done was enjoy the whole experience a lot more. And train harder."

NOW KRAUS IS PASSING ON BOTH HIS

SKILLS and his fighting spirit to the younger generation. Including a very special talent: his own son, Gradus Kraus. Kraus Jr., 23, has long followed in his famous father's footsteps, racking up 24 amateur wins (4 by knockout) and this year taking his first professional victory. We ask Albert if the high expectations that come with that surname are an unnecessary burden on his son, but he shakes his head. "Gradus is very special - not because he's my son, but because I haven't trained a better fighter than him," insists the Hurricane. "There's never been anyone better at boxing than me before, but Gradus is. Mark my words - he'll be the best. That's for sure." ■



A night of glamour, music, and celebration – welcome 2025 at Astor Garden Hotel!

- Unforgettable party with Morandi & Thanos Petrelis
- Black tie gala dinner
- Exquisite 6-course menu
- Kids animation
- Special SPA packages

Scan the QR code for more details



ASTOR GARDEN HOTEL

Sts. Constantine and Helena Resort

Glamorous
NEW YEAR'S EVE 2025

SPECIAL GUESTS

MORANDI

&

THANOS PETRELIS



Нощ на блясък, музика и танци – посрещнете 2025 в Astor Garden Hotel!

- Незабравимо парти с Morandi и Thanos Petrelis
- Елегантна галавечеря с black tie дрескод
- Изискано 6-степенно меню
- Детска анимация
- Специални СПА пакети

Сканирай QR кода за повече информация

Sts. Constantine and Helena Resort
www.astorgardenhotel.com

БУРГАСКИ ВЕЧЕРИ

BURGAS SUNSETS

Пет доказателства, че южното
Черноморие заслужава внимание не
само през лятото

Five proofs that the southern Black
Sea coast deserves attention not only
in summer

Презастроено, с неразличими един от друг курорти и с тълпи от зашеметени туристи, привлечени от евтиния алкохол: ето ви съвременното клише за българското Черноморие. Като всяко друго клише, то е донякъде вярно, но и доста заблуждаващо.

Истината е, че въпреки пораженията от последните години, българското море си запазва достатъчно уникални, привлекателни и най-вече разнообразни дестинации. Някои отдавна са се превърнали в класика, други са малкоизвестни съкровища. А извън неописуемата лудница на трите летни месеца, южното българско море е спокойно, съзерцателно място. Шест идеи как да му се насладите извън сезона.

Overbuilt, with indistinguishable resorts and crowds of stunned tourists attracted by cheap alcohol: here is the modern cliché about the Bulgarian Black Sea Coast. Like any other cliché, it is somewhat true, but also quite misleading.

The truth is that despite the setbacks of recent years, the Bulgarian sea retains enough unique, attractive and, above all, diverse destinations. Some have long become classics, others are little-known treasures. And outside the indescribable madness of the three summer months, the southern Bulgarian sea is a calm, contemplative place. Six ideas on how to enjoy it out of season.



ИЗНЕНАДВАЩИЯТ БУРГАС THE SURPRISING BURGAS

През лятото немало от посетителите пропускат Бургас, ползвайки единствено летището му като отправна точка към други места по южното Черноморие. Но самият град си заслужава да бъде удостоен с внимание – той е зелен, жизнерадостен, пълен с атракции и внушава едно безценно чувство на пълно безгрижие.

В миналото губещ във вечната битката с Варна за “морска столица”, в последните години Бургас се разви удивително бързо. Алеите и булевардите му са обновени и украсени с мозайки, скулптури, шагравани (децата ви ще се влюбят във фонтана с китове); красивите стари сгради са реставрирани. Морската градина също е придобила съвсем свеж вид – с нови велоалеи, множество пейки и осветление, а красивото Морско казино, което години наред бе изоставено, сега е реставрирано и работи като културен център.

През активния сезон населението на Бургас набъбва и по всяка вероятност дори го прави по-голям от Пловдив. Но през зимата това е крохък, спокоен град, с отлична кухня, интересни барове и артистична атмосфера. Тук са налични всички забавления, които само един голям град може да предложи - от кино и театър до футболни мачове. Препоръчваме също разходката с лодка до близкия остров Света Анастасия (бивш Болшевик).

Ако все пак Бургас ви омръзне, можете да оскочите до Рибарското селище, на по-малко от половин час в южна посока. Отбивката от главния път е малко преди Черноморец, към мястото ще ви упътят множество табели, но имайте предвид, че не всички от тях сочат в една и съща посока. Някогашната непринудена кръчмичка днес, уви, е голям и модерен ресторант, но извън натоварването на върховия сезон имате добър шанс да хапнете нещо вкусно.

In the summer, many visitors skip Burgas, using only its airport as a starting point to other places on the southern Black Sea coast. But the city itself is worth paying attention to - it is green, lively, full of attractions and inspires a priceless feeling of complete carefreeness.

In the past, it was losing in the eternal battle with Varna for the "sea capital" statute. But Burgas has developed amazingly quickly in recent years. Its alleys and boulevards have been renovated and decorated with mosaics, sculptures, and fountains (your children will fall in love with the fountain with the whales); the beautiful old buildings have been restored. The Sea Garden has also acquired a completely fresh look - with new bike paths, numerous benches and lighting, and the beautiful Sea Casino, which was abandoned for years, has now been restored and operates as a cultural centre.

During the active season, the population of Burgas swells and in all likelihood even makes it larger than Plovdiv. But in winter it is a quiet, peaceful town, with excellent cuisine, interesting bars and an artistic atmosphere. All the entertainment that only a big city can offer is available here - from cinema and theatre to football matches. We also recommend a boat trip to the nearby island of St. Anastasia (formerly Bolshevik). If you still get tired of Burgas, you can jump to the Fisherman's Village, less than half an hour to the south. The turnoff from the main road is just before Chernomorets, you will be directed to the place by numerous signs, but keep in mind that not all of them point in the same direction. The former casual pub is now, alas, a large and modern restaurant, but outside the busy peak season, you have a good chance of eating something delicious.









ГРАД НА СПАСЕНИЕТО CITY OF SALVATION

Местните патриоти с гордост ще ви разкажат, че Созопол е най-старият град по българското Черноморие, възникнал още две хиляди години преди Христа. Историческите извори твърдят, че през 610 година преди Христа вече е бил процъфтяващо търговско средище, скрито зад масивни крепостни стени и закриляно от колосалната статуя на Аполон Лечител. През 72 г. преди Христа римските легиони превземат, опожаряват и разграбват Аполония, отнасяйки статуята на нейния покровител в Рим. Възстановен век по-късно, градът става известен като Созополис, Град на спасението, през османския период се нарича Сизеболу, а след Освобождението приема името Созопол. Това е и едно от първите курортни селища в България. Разположен на малък скалист полуостров в най-южната част на Бургаския залив, Созопол е удобно близо (26 км) от летището. Старинните му къщи, очарователните навирани улички и кръчмите, нависнали по скалите, дълги години привличаха артистичния елит на България. През 90-те градът започна да привлича по-масови туристи и някогашното очарование се загуби, но напоследък старият дух на мястото се завръща, подпомогнат и от многото чужденци, които се заселиха за постоянно тук. Чаша вино в някоя от кръчмите по скалите може да ви остави спомен за цял живот. Някои от собствениците се гордеят, че са потомци на гръцките основатели на селището, и ще ви предложат чисто гръцки специалитети като тарам и миди сазанаки.

Напоследък Созопол се наложи и като популярна дестинация за водолазно змукане – специализирани центрове предлагат обучение и подводни експедиции до дълбините около полуострова и отсрещния остров Свети Иван, по време на които ще видите останки от антични жилища и корабкрушения.

Local patriots will proudly tell you that Sozopol is the oldest town on the Bulgarian Black Sea coast, dating back two millennia BC. Historical sources claim that in 610 BC it was already a thriving trading center, hidden behind massive fortress walls and protected by the colossal statue of Apollo the Healer. In 72 BC, Roman legions captured, burned and plundered Apollonia, taking the statue of its patron to Rome. Rebuilt a century later, the city became known as Sozopolis, the City of Salvation, during the Ottoman period it was called Sisebolu, and after the Liberation it adopted the name Sozopol. It was also one of the first resort villages in Bulgaria.

Situated on a small rocky peninsula in the southernmost part of the Burgas Bay, Sozopol is conveniently close (26 km) from the airport. Its ancient houses, charming cobble streets and pubs perched on the cliffs have long charmed Bulgaria's artistic elite. In the 1990s, the town began to attract more mass tourists and the former charm was lost, but recently the old spirit of the place has returned, helped by the many foreigners who have settled here permanently.

A glass of wine in one of the taverns on the cliffs can leave you with a memory for a lifetime. Some of the owners are proud to be descendants of the Greek founders of the village, and will offer you purely Greek specialties such as tarama and mussels saganaki. Recently, Sozopol has also established itself as a popular destination for scuba diving - specialized centers offer training and underwater expeditions to the depths around the peninsula and the opposite island of St. Ivan, during which you will see the remains of ancient dwellings and shipwrecks.



ВЕЛЕКА И СТРАНДЖА VELEKA AND STRANDZHA

В югоизточното ъгълче на България е планината Странджа – едно от последните девствени кътчета в страната, защитено като национален парк. Тук е Велека - най-чистата, красива и богата на риба река в България. Точно до устието ѝ е Синеморец – доскоро пасторално селце без всякакви хотели, в които се оттегляха предимно артисти и художници. Днес мястото е позастроено, но без да загуби изцяло някогашната атмосфера.

Една от забележителностите е северният плаж – “Косата”, където Велека се влива в Черно море. Оттук започва и една от най-красивите екопътеки в България - десетина километра по извивките на реката.

Колкото и привлекателно да е морето, струва си да се откъснете за малко от него и да опознаете селцата във вътрешността на Странджа. Очакват ви идилични пейзажи, уникална архитектура, самобитни обичаи (начело с прочутите нестинарски танци върху жарава в с. Българи). След което вече окончателно ще се убедите, че на клишетата не бива да се вярва.

По обратния път към Бургас можете да откочите и до тракийското мегалитно селище Бегликташ, което според учените е съществувало 14 столетия преди Христа. Историята и функциите на мястото до голяма степен са обект на догадки. Бегликташ е открит късно – чак през 2003, когато мястото е разчистено от пръстта и гъстата растителност, покривали го в продължение на векове. До 1991 достъпът до целия район, е бил разрешен предимно за запалените ловци сред тогавашния политически елит. В края на черния път, който води от резиденция “Перла” до Бегликташ, още стои ловната вишка на покойния диктатор Тодор Живков.

In the southeastern corner of Bulgaria is the Strandzha Mountain - one of the last virgin corners in the country, protected as a national park. Here is Veleka - the cleanest, most beautiful and fish-rich river in Bulgaria. Right at its mouth is Sinemorets - until recently a pastoral village without any hotels, where mainly artists and painters retreated. Today the place is more developed, but without completely losing its former atmosphere. One of the sights is the northern beach - "Kosata", where Veleka flows into the Black Sea. From here begins one of the most beautiful eco-trails in Bulgaria - about ten kilometres along the bends of the river.

No matter how attractive the sea is, it is worth breaking away from it for a while and getting to know the villages in the interior of Strandzha. Idyllic landscapes, unique architecture, and original customs await you (leading the famous 'nestinar' dances on embers in the village of Bulgari). After which you will finally be convinced that clichés should not be believed.

On the way back to Burgas, you can also stop by the Thracian megalithic settlement of Begliktash, which, according to scientists, existed in the 14th century BC. The history and functions of the site are largely a matter of conjecture. Begliktash was discovered late - only in 2003, when the site was cleared of the dirt and dense vegetation that had covered it for centuries. Until 1991, access to the entire area was allowed mainly to avid hunters among the communist elite. At the end of the dirt road that leads from the Perla residence to Begliktash, the hunting lodge of the late dictator Todor Zhivkov still stands.









ЕПОХИТЕ НА НЕСЕБЪР

THE AGES OF NESSEBAR

Кацнал на романтичен скалист полуостров, той е един от най-древните градове в Европа, основан преди повече от 3200 години от траките, които го наричат Мелсамбрия. През VI век преди Христа градът привлича вниманието на гръцките заселници, а по-късно на римляните, славяните и българите. Името постепенно се трансформира в Месемврия и Несебър. Старият град е включен в Списъка на паметниците на Световното културно наследство на ЮНЕСКО (1983). Закътан зад масивни крепостни стени, открит драматично на фона на скалистия бряг, лазурното небе и наситената синева на морето, Несебър е истинска съкровищница - особено когато ги няма пълчищата туристи. Разходката из тесните калдъръмени улички с типичните черноморски къщи е като пътуване с машина на времето - базиликата музей Свети Стефан (XI-XIII век, изобразена през 1599), недостроената църква Свети Йоан Алитургетус (XIV век), запазената средновековна църква Христос Пантократор (XIII - XIV в.), храмът-музей Свети Спас (1609), църквите Света Параскева и Света София, храмовете Свети Йоан Кръстител и Свети Архангели Михаил и Гавраил, останките от базиликата Богородица Елеуса... Вятърните мелници - едната в началото, а другата в средата провлака, свързващ Стария и Новия град - са един от символите на Несебър. Местните специалитети кръжат около улова на рибарите - рибена чорба, пържен калкан с чеснов сос скордаля, пушен паламуд, вяан карагюз, лефер на керемуда. Неотдавна археолози откриха 30 амфори, чест от антична винарска изба на повече от 2500 години, така че не пропускайте да се насладите на чаша студено бяло вино под упойващата сянка на смокиновите дървета.

Perched on a romantic rocky peninsula, it is one of the most ancient cities in Europe, founded more than 3,200 years ago by the Thracians, who called it Melsambria. In the 6th century BC, the city attracted the attention of Greek settlers, and later of the Romans, Slavs and Bulgarians. The name gradually transformed into Messemvria and Nessebar. The old town was included in the UNESCO World Heritage List (1983). Hidden behind massive fortress walls, dramatically highlighted against the backdrop of the rocky coast, the azure sky and the deep blue of the sea, Nessebar is a real treasure trove - especially when the hordes of tourists are not there. A walk through the narrow cobblestone streets with typical Black Sea houses is like traveling in a time machine - the Basilica Museum of St. Stephen (11th-13th centuries, painted in 1599), the unfinished Church of St. John Aliturgetus (14th century), the preserved medieval Church of Christ Pantokrator (13th-14th centuries), the Church-Museum of St. Spas (1609), the Churches of St. Paraskeva and St. Sophia, the Churches of St. John the Baptist and the Churches of St. Archangels Michael and Gabriel, the remains of the Basilica of the Virgin Mary Eleusa... The windmills - one at the beginning and the other in the middle of the isthmus connecting the Old and New Towns - are one of the symbols of Nessebar.

Local specialties revolve around the fishermen's catch - fish soup, fried turbot with garlic sauce skordalia, smoked bonito, fanned karagyozy, lefer on a tile. Archaeologists recently discovered 30 amphorae, courtesy of an ancient wine cellar over 2,500 years old, so don't miss enjoying a glass of cold white wine under the intoxicating shade of the fig trees.

ПЛАШЕЩИ ПРАЗНИЦИ SCARY FEASTS

Не е ясно кой пръв се е сетил, че болестите, нещастията, слабите реколти и изобищо всички грозни явления в живота могат да бъдат прогонени само с нещо още по-грозно. Знае се само, че кукерството - резултатът от това хрумване - е един от най-древните човешки обичаи, запазени до наши дни. Всяка година между коледните празници и първите дни на пролетта в много български селца и градове мъжете навличат обърнати наопаки кожи, нахлузват най-страховитите маски, които могат да измислят, и излизат да танцуват по мезданите, за да бъде годината свободна от зло.

На някои места обредите изглеждат вероятно по същия начин, по който са ги провеждали и древните траки преди повече от двайсет и пет столетия. Най-големият и прочут кукерски фестивал е в Перник, край София, но и югоизточна България има какво да предложи. Между 27 февруари и 2 март 2025 ще се проведе фестивалът "Кукерландия" в Ямбол. Ако искате още по-автентично преживяване, посетете кукерския празник в елховското село Бояново, на юг от Ямбол. Самото селце е основано в края на XVIII век, но празникът датира от много по-ранна епоха, пренесен в Бояново от галеч по-старото село Мурсатлий. Местната кукерска група се слави като една от най-добрите в региона. Интересна кукерска дестинация е и Стралджа, родното място на футболиста Йордан Лечков. Тукашната кукерска традиция спокойно може да е на три хиляди години - днешният град е разположен върху развалините на древнотракийски селища. На всяка цена посетете и църквата "Свети Архангел Михаил" - един от най-старите запазени православни храмове в България, датиращ отпреди османското нашествие.

It is not clear who first thought that diseases, misfortunes, poor harvests and in general all the ugly phenomena in life can be driven away only by something even uglier. It is only known that puppetry - the result of this idea - is one of the most ancient human customs preserved to this day. Every year between the Christmas holidays and the first days of spring in many Bulgarian villages and towns, men put on skins turned inside out, put on the most frightening masks they can think of, and go out to dance in the squares so that the year will be free from evil.

In some places, the rites probably look the same way as the ancient Thracians performed them more than twenty-five centuries ago. The largest and most famous puppetry festival is in Pernik, near Sofia, but south-eastern Bulgaria also has something to offer. Between February 27 and March 2, 2025, the Kuckerlandia festival will be held in Yambol. And if you want an even more authentic experience, visit the Kucker festival in the Elhovo village of Boyanovo, south of Yambol. The village itself was founded at the end of the 18th century, but the festival dates back to an earlier era, brought to Boyanovo from the much older village of Mursatliy. The local Kucker group is renowned as one of the best in the region. Straldzha, the birthplace of football player Yordan Lechkov, is also an interesting Kucker destination. The Kucker tradition here could easily be three thousand years old - today's city is located on the ruins of ancient Thracian settlements. At all costs, visit the church of "St. Archangel Michael" - one of the oldest preserved Orthodox churches in Bulgaria, dating back to before the Ottoman invasion.





100 МИНУТИ ДО ПРАГА



Единствените директни полети между София и Прага.
Стигни чешката столица само след 100 минути в небето!

Всеки билет включва право на:

- 1 бр. ръчен багаж до 10 кг
- 1 бр. дамска/лаптоп чанта
- безплатен онлайн check-in
- топли сандвичи и напитки в икономична класа
- 4-степенно меню в бизнес класа

България Еър

Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

За повече информация и резервации посети www.air.bg



21 ИДЕИ ЗА КОЛЕДА

21 CHRISTMAS IDEAS

За нея, за него, за децата - тези подсказки могат да насочат мислите ви в правилната посока за голямото пазаруване

Има една благословена категория хора, за които коледното пазаруване е чисто удоволствие и които винаги имат ясна идея какво на кого да подарят. За всички останали то е истински ад - или поне беше в онези времена, когато можеше да се луташ с часове из мола с надеждата пред очите ти изведнъж да се мерне нещо подходящо за леля Виолета. Естествено, това почти никога не сработва и накрая купувате нещо абсурдно от отчаяние и чисто изтощение. С развитието на онлайн търговията в последните години поне това ни е спестено. Достатъчно е "само" да имате идея какво търсите. Както винаги, THE INFLIGHT MAGAZINE ще се опита да ви помогне с тези 21 идеи за подаръци - ако не с конкретните вещи, то поне като насочим мислите ви в правилната посока. Приятно пазаруване!

For her, for him, for the kids - these tips can guide your thoughts in the right direction for the big shopping trip

There is a blessed category of people for whom Christmas shopping is pure pleasure and who always have a clear idea of what to give to whom. For everyone else, it is a real hell - or at least it was in those days when you could wander around the mall for hours in the hope that something suitable for Aunt Violeta would suddenly appear before your eyes. Of course, this almost never works and you end up buying something absurd out of desperation and sheer exhaustion. With the development of online shopping in recent years, at least we have been spared that. It is enough to "just" have an idea of what you are looking for. As always, THE INFLIGHT MAGAZINE will try to help you with these 21 gift ideas - if not with the specific items, then at least by guiding your thoughts in the right direction. Happy shopping!



ЗА НЕЯ FOR HER



ПАРИЖ PARIS

Ето едно решение, което никога не е грешка: два билета с "България Ер" до най-романтичния град в света. Националният превозвач лети до Париж всеки ден в много удобни часове. А изборът какво да правите там вече е огромен: от шопинг в Galerie Lafayette до някои от най-смайващите музеи на планетата. От www.air.bg

Here's a solution that's never a mistake: two tickets with Bulgaria Air to the most romantic city in the world. The national carrier flies to Paris every day at very convenient times. And the choice of what to do there is huge: from shopping at

Galerie Lafayette to some of the most stunning museums on the planet (www.air.bg).

БЕЗЖИЧНА КОЛОНКА WIRELESS SPEAKER

Кой не би искал да носи музиката със себе си? Особено ако е опакована в блестящата обвивка на Bang & Olufsen Beosound A1, второ поколение. Впрочем този говорител не разчита само на външен вид: той бе първият на пазара, предлагащ пълна интеграция с Amazon Alexa, освен това е водостойчив и може да свири 18 часа без прекъсване с едно зареждане на батериите.

Who wouldn't want to carry their music with them? Especially if it's packaged in the shiny casing of the Bang & Olufsen Beosound A1, second generation. By the way, this speaker doesn't rely only on looks: it was the first on the market to offer full integration with Amazon Alexa, it's also waterproof and can play for 18 hours without interruption on a single battery charge.

ВЪЛШЕБНА ПРЪЧКА ЗА ЛИЦЕ MAGIC FACE WAND

Не истинска вълшебна пръчка като онази на Хари Потър, разбира се. TheraFace Depuffing Wand е иновативен уред в подкрепа на женската красота, който използва и студена,

и гореща терапия, за да премахва подпухване, тъмни кръгове под очите и други временни несъвършенства.

Not a real magic wand like Harry Potter's, of course. The TheraFace Depuffing Wand is an innovative device that supports women's beauty, using both cold and hot therapy to eliminate puffiness, dark circles under the eyes and other temporary imperfections.

ПИЖАМА PAJAMAS

Ето един подарък, който може да бъде скучен и нежелан, а може да бъде очарователен и съблазнителен



- зависи как ще го изберете. Това минималистично предложение от Petite Plume определено клони към втория тип.

Here is a gift that can be boring and unwanted, or it can be charming and seductive - depending on how you choose it. This minimalist proposal from Petite Plume definitely leans towards the latter type.

ШАЛ ОТ КАШМИР CASHMERE SCARF

Подаряването на шал е лишено, меко казано, от оригиналност. Но като всяко друго клише, и това работи безотказно. Някоя жена няма да

се оплаче, че има твърде много аксесоари. Особено ако се спрете на кашмир, най-благородната тъкан за зимата. Този на снимката е от Banana Republic.

Giving a scarf is, to put it mildly, devoid of originality. But like any other cliché, this one works without fail. No woman will complain about having too many accessories. Especially if you stop at cashmere, the noblest fabric for winter. The one in the photo is from Banana Republic.

КУТИЯ ЗА БИЖУТА JEWELRY BOX

Всяка жена се нуждае от хубава

кутия за бижута. Точка. Може да е като тази на Coach - луксозна, но и доста скъпа. Може и да е по-щадяща портфейла ви. Но трябва да е красива. И да побира много.

Every woman needs a nice jewelry box. Period. It can be like the one from Coach - luxurious, but also quite expensive. It can also be gentler on your wallet. But it has to be beautiful. And it has to hold a lot.

СЕШОАР ОТ БЪДЕЩЕТО HAIR DRYER OF THE FUTURE

Сешоарът е незаменим за модерна жена, но крие и един сериозен недостатък: горещият въздух не

е много полезен за самата коса, която не обича изсушаването и високите температури. Но този многофункционален Dyson Airwrap Multi-Styler не само върши работата на три-четири различни уреда, но и предпазва косата от увреждания.

The hair dryer is indispensable for the modern woman, but it also hides one serious drawback: hot air is not very healthy for the hair itself, which does not like drying and high temperatures. But this multifunctional Dyson Airwrap Multi-Styler not only does the work of three or four different devices, but also protects the hair from damage.

ЗА НЕГО FOR HIM



РОК ФЕСТИВАЛ

ROCK FESTIVAL

След няколко години лишения, сега феновете на музиката най-после могат да си наваксат. Повечето големи фестивали още не са обявили окончателните си състави, но вече знаем някои - Green Day на атинския Eject и във Флоренция, Linkin Park и Olivia Rodrigo на Rock Werchter, Slipknot и Bring Me The Horizon на Rock am Ring, а за Гластънбъри се говори за Брус Спрингстийн, Стиви Уондър и Род Стюърт. Един коледен подарък, който ще ви накара да чакате с нетърпение лятото.

After several years of deprivation, music fans can finally catch up. Most

major festivals have yet to announce their final lineups, but we already know some - Green Day at Athens' Eject and in Florence, Linkin Park and Olivia Rodrigo at Rock Werchter, Slipknot and Bring Me The Horizon at Rock am Ring, and Bruce Springsteen, Stevie Wonder and Rod Stewart are rumored for Glastonbury. A Christmas present that will make you look forward to summer.

РЕТРО ВИДЕОИГРИ

RETRO VIDEO GAMES

Дори и най-коровият мъж се размеква от носталгия при вида на някоя любима игра от детството. А тази култова конзола на Nintendo, наречена NES, включва много такива игри: Super Mario, Donkey Kong, Zelda...

Even the toughest man softens with nostalgia at the sight of a favorite childhood game. And that iconic Nintendo console called NES includes many such games: Super Mario, Donkey Kong, Zelda...

ПАРФЮМ

PERFUME

Хубавият парфюм е винаги добре дошъл. А този MYSLF от Yves Saint Laurent е едно от най-модните ухания този сезон - интересен и различен, без да е странен. Основните нотки са цитрусови - бергамот и тунизишки портокалов цвят, с малко цветни нотки, пачули и дърво.

A nice perfume is always welcome. And this MYSLF by Yves Saint Laurent is

one of the most fashionable scents this season - interesting and different, without being strange. The main notes are citrus - bergamot and Tunisian orange blossom, with some floral notes, patchouli and wood.

НАСТОЛНА КАМИНА

PERSONAL FIREPLACE

Откритият огън има особено, успокояващо действие върху психиката на повечето от нас, да не говорим за уюта, който създава. Ако истинската камина не е възможна по някаква причина, тази настолна Flickr Personal Concrete Fireplace е приемлив заместник. Можете просто да я сложите върху масата, а горивото е спирт, така че става и за подгряване



на съдове или печене на бонбони marshmallow.

An open fire has a special, calming effect on the psyche of most of us, not to mention the coziness it creates. If a real fireplace isn't possible for some reason, this Flickr Personal Concrete Fireplace is an acceptable substitute. You can just put it on the table and the fuel is alcohol, so it can also be used to heat dishes or roast marshmallows.

БЕЗЖИЧНИ СЛУШАЛКИ ЗА СПОРТ WIRELESS HEADPHONES FOR SPORTS

Затварянето на фитнесите през 2020 ни подсети, че всъщност спокойно можем да поддържаме форма и сред природата. Чифт добри спортни слушалки, като тези

Beoplay E8 Sport, дават допълнителен тонус. Те са водоустойчиви, свръхлеки и в същото време - достатъчно мощни и с прецизен звук. Батериите също са съобразени с това, че може да прекарате госта време навън, и издържат седем часа непрекъснато слушане.

The closure of gyms back in 2020 reminded us that we can actually stay fit in nature. A pair of good sports headphones, like these Beoplay E8 Sport, give an extra boost. They are waterproof, ultra-lightweight and at the same time - powerful enough and with precise sound. The batteries are also designed to allow you to spend a lot of time outdoors, and they last seven hours of continuous listening.

ПЪТНА ЧАНТА

TRAVEL BAG

Ако се съди по статистиката, човечеството никога не е пътувало толкова интензивно и с такава страст, както през последните две години. Нищо не пречи да го правим и със стил - като заменим пролетарската раница или сак с истинска елегантна пътна чанта от истинска кожа. Добрите образци струват много, но пък са вещи за цял живот.

Judging by the statistics, humanity has never traveled so intensely and with such passion as in the last two years. Nothing prevents us from doing it in style - by replacing the proletarian backpack or duffel bag with a real elegant travel bag made of genuine leather. Good examples

cost a lot, but they are things for a lifetime.

ТЪНЪК ПОРТФЕЙЛ

SLIM WALLET

Ако насреща ви е един от онези мъже, които сутрин нахлузват панталоните, обличат една чиста фланелка, прилагат косата си пред огледалото и излизат само с едни ключове и кредитна карта, този тънък портфейл за карти от Bellroy е идеален подарък.

If you have in your life one of those men who pulls on his pants in the morning, puts on a clean T-shirt, smooths his hair in front of the mirror, and walks out with just his keys and a credit card, this slim card wallet from Bellroy is the perfect gift.

ЗА ДЕЦАТА FOR CHILDREN



КОНСТРУКТОР CONSTRUCTOR

По някакъв начин тази датска компания, създадена преди над 70 години, все още продължава да е на гребена на вълната и да продава аналогови удоволствия в дигиталната епоха. Какъвто и конструктор на Lego да изберете, едва ли ще сгрешите. Но на нас ни хвана очите новата поредица Creator с култови автомобили, като например машината на времето от "Завръщане в бъдещето".

Somehow, this Danish company, founded over 70 years ago, is still on the crest of the wave, selling analog pleasures in the digital age. Whichever Lego constructor you choose, you can't go wrong. But what caught our eye was the new Creator series with iconic cars, such as the time machine from "Back to the Future".

МИНИ UNO A MINI UNO

Според донякъде изненадващо проучване от началото на тази година, Уно е най-популярната игра с карти в света, и то с голям аванс. А този умален комплект е удобен за пътуване и странно симпатичен. Освен това струва едва десетина долара.

According to a somewhat surprising study from earlier this year, Uno is the most popular card game in the world, and by a long shot. And this miniature set is convenient for travel and strangely cute. Plus, it costs only ten dollars.

СТАЕН ПЛАНЕТАРИУМ ROOM PLANETARIUM

На пазара вече има стотици звездни проектори. На практика

ка тази гаджета е способна да превърне всяка стая в дома ви в истински планетариум, с най-различни карти на звездното небе. Не само е безценна за изучаването на астрономията, но и, в град с чистота на въздуха като София например, е единственият шанс на детето ви изобщо да види звездите.

There are already hundreds of star projectors on the market. In practice, this gadget is capable of turning any room in your home into a real planetarium, with a variety of maps of the starry sky. Not only is it invaluable for studying astronomy, but in a city with clean air like Sofia, for example, it is your child's only chance to see the stars at all.

ЕЛЕКТРОНЕН ЧЕТЕЦ KINDLE

Да отгледаш четящо дете в наши дни е доста по-трудно, отколкото е било за родителите ни. Но все пак има начини, а и Хари Потър винаги е готов да ви удари едно рамо. Задачата става по-лесна с детското издание на електронния четец Kindle от Amazon. То не се отличава драстично от изданието за възрастни, освен че върви с едногодишен абонамент за Amazon Kids Plus и доста богатото му съдържание.

Raising a reading child these days is a lot harder than it used to be for our parents. But there are ways, and Harry Potter is always ready to tap you on the shoulder. The task becomes easier with the children's edition of the Kindle e-



reader from Amazon. It is not drastically different from the adult edition, except that it comes with a one-year subscription to Amazon Kids Plus and its rather rich content.

ДЖОБЕН ПРОЕКТОР

Тийнейджърите в семейството ще ви обожават, ако им подарите това. Мобилният проектор на Kodak е с джобни размери, има си батерия, лесно се свързва със смартфон и може да проектира филми или игри върху стена, чаршаф или каквото и да било друга повърхност. Качеството не е като при големите домашни проектори, разбира се, но е съвсем прилично.

The teenagers in the family will adore you if you gift them this. Kodak's

mobile projector is pocket-sized, battery-powered, easily connected to a smartphone, and can project movies or games onto a wall, sheet, or any other surface. The quality isn't like that of the big home projectors, of course, but it's quite decent.

КЕЦОВЕ SNEAKERS

Здравият разум вероятно ще се възпротиви на идеята да подарите на децата кецове от Vans. Първо, те никак не са евтини. И второ, дори не могат да претендират да са оригиналните създатели на този тип обувки - тази чест се пада на далеч по-гостъпните Keds (оттам и думата "кец"). Но здравият разум няма думата: важното е кои са

модерни и ще накарат хлапето да се чувства добре.

Common sense will probably oppose the idea of giving your children sneakers from Vans. First, they are not cheap at all. And second, they can't even claim to be the original creators of this type of shoe - that honor goes to the much more affordable Keds (hence 'kets' - the Bulgarian word for sneaker). But common sense has no say: what matters is which ones are fashionable and will make the kid feel good.

НАСТОЛНА ИГРА BOARD GAME

Ето един чудесен начин да откъснете потомството от телевизора или таблета - и то за гъло. Настолните игри са приятно

развлечение за цялото семейство. Детската версия на Catan е добър избор, а също и, разбира се, Ticket to Ride: The First Journey. Правилата са достатъчно прости, за да ги разбере и 6-годишно дете, и в същото време достатъчно занимателни, за да играете с часове, без да ви омръзне.

Here's a great way to tear the offspring away from the TV or tablet - for quite a long time. Board games are enjoyable entertainment for the whole family. "Catan Junior" is a good choice, as well as "Ticket to Ride. The First Journey" - the children's version of the popular Ticket to Ride. The rules are simple enough for a 6-year old to understand, yet entertaining enough to play for hours without getting bored.

В

TIALOTO

ума

МОДА

КРАСОТА

ЗДРАВЕ и ТОНУС

Tialoto.bg



НОВИНИТЕ ON AIR

Чисти факти без излишен шум

следете
всеки ден

**ON
AIR**
NEWS



bgonair.bg



ГОЛЕМИЯТ ВЪПРОС ЗА КАШКАВАЛА

Най-популярното българско жълто сирене има несъмнени връзки с Италия.
Но дали е изминало пътя оттам насам, или в обратна посока?

Текст ЯСЕН БОРИСЛАВОВ / Фотография iSTOCK

Не е ясно нито кой е произвел първото сирене, нито къде и кога е станало това. Приема се, че някога, някъде някакво мляко при транспортиране в ярешки мехове по силата на природните закони естествено се е превърнало в сирене. Така се е появило Великото Сирене Майка на всички по-следващи сирена.

СИГУРНО Е, ЧЕ ДРЕВНИТЕ НАРОДИ от Ближкия изток са познавали този млечен продукт, защото е споменат в Библията. Омир също го отбелязва като устойчива част от диетата на старите гърци. В Рим производството на сирена е било по-развито и дори било положено началото на някои стандарти за качество, както личи от разкази на антични автори. Плиний Стари споменава меки и твърди сирена, а Колумела описва класическата технология, при която прясно мляко се подсирва със сиреще от стомах на агне или яре. След това сиренето се пресовало, осолявало се и се оставяло да зрее девет дни на сянка, след което можело да издържи и морско пътешествие. Меките сирена често били подправяни с различни ароматни треви. Споменава се и опушване с ябълкова дървесина.

НО ОТ ВСИЧКИ ТЕЗИ СТАРИНИ СВЕДЕНИЯ по сиренарски въпроси така и не става ясно кога точно се е появил кашкавалът. Когато науката е безсилна да се произнесе за произхода на нещо, на ход са легендите. Според една от тях първият "протокашкавал" бил направен съвсем случайно от някаква еврейка, която купила от пазара леко прокиснало прясно сирене. Решила да го пооправи и го сложила в съд за малко на огъня. Установила, че сиренето е станало на тесто, което после осолила и така получила нов вид сирене. Кашкавалът спада към т. нар. парени сирена и технологията му е по-специална. Подсиреното мляко, след като коагулира, се отцежда и сиренината се раздробява. След това се загрява до 38-39 градуса и се бърка. Процесът се нарича чедаризация. Променят се физикохимичните свойства, сиренето става по-еластично и при загряване се разтегля на нишки. След това се нарязва, осолява се и се попарва за няколко минути. После се поставя в калъпи и се оставя да зрее около седем седмици. Естествено, има още много важни детайли, на които тук няма как да се спираме. По същата технология се правят и други популярни сирена като моцарела, чедар, провалоне и халуми. Практиката явно е доста стара и с времето е усъвършенствана.

ВАЖНО Е ДА СЕ ПРАВИ РАЗЛИКА между кашкавала и някои жълти сирена, които се получават чрез влагане на допълнителни

закваски след първото подсирване. Най-изразителната разлика е в гупките, които при жълтите сирена са знак за качество, а при кашкавала са белег за технологичен дефект. У нас кашкавалът се смята за типично балкански и в много голяма степен български продукт, въпреки че името му е подозрително близко до популярното италианско сирене Casio cavallo. Думата означава „сирене на кон“ и е свързана с начина на зреене. Според класическата технология то не се оформя на пите като кашкавала, а на тулуми с капковидна форма и се окачва да виси на гървена конструкция, която прилича на кон. Заради етимологичното родство много изследователи съвсем безкритично приемат, че кашкавалът е пренесен у нас от Италия. Според г-р Ячо Кабаувански, автор на "Ръководство по сиренарския занаят" (Бургас, 1940) това е станало през 40-те години на XIX век. Според други сведения е било по-рано, но не преди началото на XIX век.

КАК И ЗАЩО ТЪКМО САСЦИОСАВАЛО, а не някакво друго италианско сирене, примерно пармиджано или горгонзола, се е озовали по нашите земи, никой не казва. Липсата на отговори гъделчица въображението и естествено поражда различни версии за истинската история на кашкавала. Според една от тях той може и да не е точно италиански и да не е пренесен от Апенините на Балканите, а да е станало обратното. Пренесли са го власи, но не е ясно дали напам, или насам. Власите са етнографска група, добре позната в различни балкански страни - има ги в Румъния, България, Гърция, Македония и Албания. Смята се, че са потомци на романизирано през Античността население, остатък от времето, когато Балканите са били римски провинции. А може би е по-точно да се каже, че са балканизирани римляни. Били са ангажирани с ох-



раната на важни пътища като Виа Игнация, които свързва Рим с Константинопол. След разпадането на империята прогължани да живеят в планините, като се препитавали с животновъдство. Полномагският им начин на живот, свързан с постоянно търсене на пасбища, често ги отвеждал на различни места между Карпатите и Апенините. Не е изключено кашкавалът да е тяхно изобретение. Възможно е някога тулумите с кашкавал наистина да са съзрявали окачени от двете страни през седлото на коня, което обяснява и италианското име на това сирене. Нека вземем, че според достоверни исторически извори по подобен начин (в движение под седлото на коня) прабългарите правели пастърмата, заради която византийският император Роман Лакапин нарекъл българския цар Петър „облечен в кожух кожогризец“.

ПОВЕЧЕТО ПОПУЛЯРНИ ДНЕС ЕВРОПЕЙСКИ СИРЕНА

са създадени през Средновековието. При някои раждането е относително точно датирано - бри е познато от IX век, рокфор, пармиджано и горгонзола - от XIV век, гауда - от XVII век, а за първия камембер се твърди, че е произведен през 1791. Характерна за XVII и още повече за XVIII век е твърде оживената европейска комуникация на сирената. Хубавото чуждоземско сирене е на мода, също както и чуждите вина. В Париж се търси грюйер и пармиджано, докато в други европейски столици се тързват внушителни количества пон-лебек, бри, рокфор, холандски, италиански и други сирена. В тази комуникация присъства и кашкавалът. През XVIII век, както пише Фернан Брогел, сардинските сирена casio cavallo се продавали от Неапол, Рим и Ливорно до Марсилия и Барселона и те постепенно изместили холандските сирена, които по-рано били заляли пазарите на Европа. Прави впечатление, че повечето известни сирена са с географски наименования, поради което и произходът им изглежда безвъпросно ясен. Немското сирене тилзит носи името на малко градче в Източна Пруссия. Италианската горгонзола е кръстена на родното си село. Пикантното жълто сирене грюйер носи името на град в Швейцария, както и италианското пармиджано е свързано с Парма. Същото се отнася за сиренето гауда, което носи името на градче в Южна Холандия, а сиренето едам е кръстено на друг холандски град. Естествено в тази география следва да се добавят и имена като бри, камембер, рокфор, а сигурно и много други. Кашкавалът обаче живее извън това правило. И вероятно причината е, че някога наистина е съзрявал, окачен зад седлото на коня, без да е ясно дали се е движел на запад или на изток. А сигурно и в двете посоки. ■

THE BIG KASHKAVAL QUESTION

The most popular Bulgarian yellow cheese has undoubted connections to Italy. But it's hard to say where it originates from

By YASEN BORISLAVOV / Photography iSTOCK

It is not clear who produced the first cheese, or where and when it happened. It is believed that once, somewhere, some milk, naturally turned into cheese while being transported in goat or kidskin bags. This is how the 'great cheese,' the mother of all cheeses was born.

IT IS CERTAIN THAT ANCIENT PEOPLE from the Middle East knew about this dairy product, as it is mentioned in the Bible. Homer also described it as a solid part of the ancient Greeks' diet. In Rome, cheese production was better developed and some quality standards were invented, as we can see from ancient authors' stories. Pliny the Elder mentioned soft and hard cheeses and Columella describe the classical technology of fresh milk being curdled with rennet from lamb or kid stomach. Afterward, the cheese was pressed, salted and left to mature for nine days in the shade, after which it could be taken on a long sea journey without spoiling. Soft cheeses were often seasoned with different aromatic herbs and smoking the cheese with apple wood was also mentioned.

HOWEVER, ALL THIS ANCIENT INFORMATION about cheese does not clearly state when exactly yellow cheese originated. When science cannot determine the origin of something, legends often come to the rescue. According to one legend, the first "proto-yellow cheese" was made by accident by a Jewish woman, who bought slightly sour fresh cheese from the market. She decided to fix it and put it in a dish over the fire for a while. She found out that the cheese turned into dough, which was then salted and a new type of cheese was created. Kashkaval belongs in the steamed cheeses category, and the technology used to make it is even more special. The curdled milk, after coagulating, is drained and the cheese curd is broken to pieces. Then it is heated to 38-39 degrees and stirred. This process is called cheddarization. The physical and chemical properties change and the cheese becomes more flexible and can be stretched in threads. It is then cut, salted and steamed for a few minutes. It is then put in molds and it is left to mature for about seven weeks. Naturally, there are many more important details that we have left out, but this is the general process. Other

popular cheeses like mozzarella, cheddar, provolone, and halloumi are made using the same process. The practice is obviously quite old and has been perfected over time.

IT IS IMPORTANT TO DISTINGUISH between Kashkaval and other yellow cheeses, which are produced by adding more rennet after the first curdling. The most noticeable difference is the holes, which are a sign of quality for other yellow cheeses, but are a defect in Kashkaval. In Bulgaria, Kashkaval is considered Balkan and, to a great extent, a Bulgarian product, although its name is suspiciously close to the popular Italian cheese Caciocavallo. The word means "cheese on horse" and is related to how it matures. According to the traditional method, it is not made into a cake-like shape, but into a tear-shape, is then placed in skin-bags and hung on a wooden construction that looks like a horse. Due to the etymological relations many researchers assume that Kashkaval was brought to Bulgaria from Italy. According to Dr. Yacho Kabaivansky, author of the "Cheese Craft Guide" (Burgas, 1940) it happened in the 1840s. According to other sources, it hap-





pened earlier, but not before the beginning of the 19th century.

HOW AND WHY WAS IT CACCIOCAVALO

and not some other Italian cheese? For example, parmigiano or gorgonzola that ended up in our country? No one knows. The lack of definite answers sparks the imagination and naturally provokes different versions of the yellow cheese's story. According to one story it might not have been from Italy, but was brought from the Apennines to the Balkans.

The Vlachs brought the cheese, but from which direction is still unknown. The Vlachs were an ethnic group from different Balkan countries, including Romania, Bulgaria, Greece, Macedonia, and Albania. It is believed that they were the descendants of a population that was ruled by the Romans during the time when the Balkans were Roman provinces. Maybe we should say that they were Balkanized Romans. They were in charge of guarding important roads like Via Egnatia, which connected Rome and Constantinople. After the division of the Roman Empire they continued living in the mountains and subsisted by cattle-breeding. Their semi-

nomadic way of life, connected with the constant search of pastures, often took them to different places between the Carpathians and the Apennines. It is possible that they invented Kashkaval by using skin-bags, which really allowed the cheese to mature while hanging on both sides of the horse saddle, which might explain the Italian name for this cheese. We should also mention that according to historical sources Proto-Bulgarians made pastirma by using the same method, which was the reason why the Byzantine Emperor Romanos I Lekapenos called the Bulgarian king Peter "fur nibbling, dressed in a fur coat."

MOST EUROPEAN CHEESES THAT ARE POPULAR TODAY

were created during the Middle Ages. Some of them can be traced back in time: Brie was invented in the 9th century, Roquefort, Parmigiano and Gorgonzola are from the 14th century, Gouda is from the 17th century, and they say that the first Camembert was produced in 1791. Good foreign cheese was trendy during the 17th and 18th centuries, as well as foreign wines. In Paris Gruyere and Parmigiano were popular, whereas in other

European capitals considerable quantities of Pont-l' Eveque, Brie, Roquefort, Dutch, Italian, and other cheeses were traded. Kashkaval is also part of this group. In the 18th century, as Fernand Braudel wrote, the Sardinian cheeses Caciocavallo were sold from Naples, Rome and Livorno to Marseille and Barcelona and gradually ousted Dutch cheeses, which had earlier flooded European markets.

Most famous cheeses have geographical names which make their origin seem unquestionably clear. The German cheese Tilsit is named after a little town in East Prussia. The Italian Gorgonzola was named after its home town. The spicy yellow cheese Gruyere carries the name of a town in Switzerland, just like the Italian Parmigiano is associated with Parma. The same is true for Gouda cheese, named after a town in South Holland and Edam cheese is named after another Dutch town. Naturally, we should add names like Brie, Camembert, Roquefort, and probably many more to this list. Kashkaval, however, does not follow this rule. The reason is that once it probably ripened hung under a saddle, without knowing whether it travelled west or east, but probably in both directions. ■

ПРАВИЛА ЗА ПРЕВОЗ НА БАГАЖ ПО ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР

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

BAGGAGE ALLOWANCE ON BULGARIA AIR FLIGHTS

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



ПРЕВОЗ НА БЕЗПЛАТЕН БАГАЖ В ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР

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

ПОЛИТИКА ЗА ПРЕВОЗ НА БАГАЖ ПО ПОЛЕТИ, ИЗПЪЛНЯВАНИ ОТ БЪЛГАРИЯ ЕЪР

Авиокомпания България Еър въвежда по линиите си правила за превоз на багаж за билети, издадени след 2 май 2011г. Системата PIECE CONCEPT е базирана на броя, теглото и размерите на чекирания багаж.

ТАРИФИ БЕЗ РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

Класа на обслужване – икономична класа

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

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

ТАКСИ ЗА БАГАЖ

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

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

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

Такса 15 EUR – Варна, Бургас

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

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

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

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

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

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

ТАРИФИ С РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

ПО МЕЖДУНАРОДНИ И ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

КЛАСА НА ОБСЛУЖВАНЕ – БИЗНЕС КЛАСА

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

BAGGAGE ALLOWANCE ON BULGARIA AIR FLIGHTS

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

BAGGAGE POLICY ON FLIGHTS OPERATED BY BULGARIA AIR

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

FARES WITHOUT CHECKED BAGGAGE

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

Class of service – Economy class

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

Fees for checked baggage carriage:

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

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

Fee 20 EUR - Frankfurt, Berlin, Zurich (20 CHF), Prague, Vienna, Rome-Fiumicino, Milan,

Larnaca, Rhodes, Heraklion, Corfu, Athens

Fee 15 EUR - Varna, Burgas

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

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

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

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

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

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

FARES WITH CHECKED-IN BAGGAGE

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

INTERNATIONAL AND DOMESTIC FLIGHTS

CLASS OF SERVICE - BUSINESS CLASS

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

CLASS OF SERVICE - ECONOMY CLASS

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

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

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

КЛАСА НА ОБСЛУЖВАНЕ – ИКОНОМИЧНА КЛАСА

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

ИЗКЛЮЧЕНИЯ

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

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

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

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

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

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

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

** Ако билетите Ви са заплатени в сайта на компанията, както и в случаите на: притежание на златна карта FLY MORE, членство в програмата CCB Club, или за билети, заплатени с кобрандирана карта от ЦКБ и България Еър или карта Visa Platinum от ЦКБ, е необходимо да се свържете с нас на тел +359 2 4020 400 или на е-мейл callfb@air.bg 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, бората на авиокомпанията в страната и чужбина, както и чрез агентската мрежа.

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

Правото на два броя багаж за притежатели на златна карта FLY MORE и CCB Club и за билети, заплатени с кобрандирана карта България Еър и ЦКБ, както и карта Visa Platinum от ЦКБ, е само за полети, при които опериращ превозвач е авиокомпания България Еър.

ТАКСИ ЗА СВРЪХБАГАЖ - МЕЖДУНАРОДНИ ЛИНИИ

За тегло на багажа между 23 кг и 32 кг - цена 50 EUR

За следните дестинации: Лисабон, Магдрик, 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, Магдрик, 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, Магдрик, 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, Магдрик, 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, Магдрик, Малага, Палма де Майорка, Тел Авив*, Москва, Санкт Петербург, Амстердам, Париж, Лондон* и Барселона таксата е в размер на 120 EUR.

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

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

ТАКСИ ЗА СВРЪХБАГАЖ - ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

EXCEPTIONS

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

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

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

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

Third piece is charged as third excess baggage**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

EXCESS BAGGAGE FEES – INTERNATIONAL FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg – 50 EUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

EXCESS BAGGAGE FEES – DOMESTIC FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg – 15 euros

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

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

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

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

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

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

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

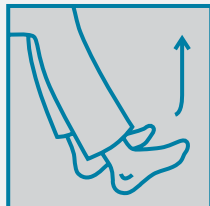
For more information please check Bulgaria Air's website www.air.bg.

ГОТОВИ ЗА ПОЛЕТ

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

FIT TO FLY

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



ХОДИЛА

10 пъти

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



ГЛЕЗЕНИ

15 пъти

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



КОЛЕНЕ

30 пъти

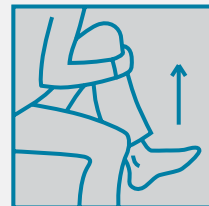
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



РАМЕНЕ

5 пъти

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



КРАКА

10 пъти

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



ГРЪБ И РЪЦЕ

15 пъти

Поставете и двете стъпала на пода и стезнете корема. Навеждайте се напред, докато ръцете Ви не опрат пръстите на краката.

FEET

10 times

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

ANKLES

15 times

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

KNEES

30 times

Raise your legs, tensing the muscles in your thighs.

SHOULDERS

5 times

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

LEGS

10 times

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

BACK AND ARMS

15 times

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

ДА СЕ ЛЕТИ НЕ Е СТРАШНО

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

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

RELAX!

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

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

ПО ВРЕМЕ НА ПОЛЕТ

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

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

DURING THE FLIGHT

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

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

КАК ДА СЕ ПРИСПОСОБИМ ПО-БЪРЗО КЪМ ЧАСОВИТЕ РАЗЛИКИ

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

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

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

REDUCING JETLAG

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

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

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

УДОБСТВО И БЕЗОПАСНОСТ ВЪВ ВЪЗДУХА

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

ВАШЕТО ЗДРАВЕ

Ако имате притеснения за здравето си, свързани с пътуването, и особено ако страдате от дихателни или сърдечно-съдови заболявания, посетете лекаря си преди заминаване. Аптеките могат да Ви предложат лекар-ства без рецепта, но нашият съвет е винаги да се консултирате с лекар, който е най-подходящ за Вас.

ВАШИЯТ БАГАЖ

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

СРОКЪТ ЗА ЯВЯВАНЕ НА ЛЕТИЩЕТО

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

ВАШАТА СИГУРНОСТ

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

ВАШИЯТ РЪЧЕН БАГАЖ

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

ПУШЕНЕТО

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

УПЪТВЕНИЯТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Преди заминаване и пристигане кабинният състав на „България Ер“ ще Ви запознае с правилата за безопасност в самолета. Упътването включва сведения за предпазните колани, кислородните маски, изходите, аварийното напускане на самолета, спасителните жилетки. Молим за Вашето внимание по време на демонстрацията. Разгледайте инструкцията за безопасност в самолета, която е в джоба на седалката пред Вас.

КАБИНЕН ЕКИПАЖ

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

ПРИ ПРИСТИГАНЕ

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

От 6 ноември 2006 г. в Европейския съюз са в сила нови мерки за сигурност, които ограничават количеството течности в ръчния багаж. Те трябва да са в самостоятелни опаковки до 100 мл всяка и общо до 1 л, поставени в самозапечатващ се прозрачен плик, който подлежи на проверка от служителите по сигурността. Ограниченията се отнасят за следните течности: вода, напитки, супи, сиропи, аримове, кремове, лосиони, гелове, парфюми, дезодоранти, спрейове, паста за зъби, пена за бръснене и не включват медикаменти и бебешки храни за ползване по време на пътуването, но те подлежат на проверка.

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

Уважаеми пътници,

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

всякакви видове огнестрелно оръжие / катапулти и харпуни / имитации на огнестрелно оръжие, в това число детски изарачки /оръжейни части, с изключение на уреди за телескопично виждане / пожарозащитни / електрошокери уреди / брадви, секири, сатъри, томахакиви / лъкове, къси копия / всякакви заострени метални предмети, които могат да послужат за нараняване / ножове, независимо от предназначението им /саби, мечове / бръсначи, скалпели / ножици, с режеща част, по-дълга от 6 см / бормашини, отвертки, клещи, чукове / кънки за лег / всички видове спортни стикове, бухалки, щекли и тояги / всички видове оборудване за бойни спортове / амунizioni, дрзанами, мина, военни експлозиви / детонатори / газ и азоти контейнери / всякакви пиротехнически средства / хлор, парализиращи спрейове, сълзотворен газ / терпентин, разредител и аерозолна боя / напитки с над 70% съдържание на алкохол.

YOUR COMFORT AND SAFETY IN THE AIR

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

YOUR HEALTH

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

YOUR LUGGAGE

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

YOUR CHECK IN DEADLINE

Arrive early at the airport. Give yourself plenty of time to check-in, shop and board. Check-in times vary from airport to airport and from destination to destination. Please, inform yourself well in advance to avoid delays/cancellations.

YOUR SECURITY

Do read and follow the security requirements. Do not agree to carry other people's items with you. Never leave your luggage unattended. Store personal knives, scissors and other sharp objects safely inside your suitcase or hold luggage. If you do not, airport security staff will stop you taking them aboard in your cabin luggage.

YOUR HAND LUGGAGE

Please store heavy items underneath the seat in front of you. Stow lighter items in the overhead luggage racks. Please ensure you do not block access to the emergency exits, and do not block the aisle. Please open the overhead lockers with caution: items there may have become disturbed and may fall onto the seats below.

SMOKING

Smoking onboard is dangerous. All Bulgaria Air flights are non-smoking and cabin crew are under strict instructions to monitor observance. Please do not smoke in the lavatories; they are equipped with smoke sensors.

THE SAFETY BRIEFING

Before departure and on approach, Bulgaria Air cabin crew will demonstrate the rules of safety on board our aircraft. The briefing includes information on your seatbelt, how to use your oxygen mask, how to locate exits, how to leave the aircraft in an emergency, and how to use your lifejacket. Please spare a moment to watch their demonstration. Please also consult the illustrated Safety on Board leaflet in the seat pocket in front of you.

YOUR CABIN CREW

The Bulgaria Air flight attendants are on board to provide you with top class inflight service and ensure your safety at all times. Please do not hesitate to use the overhead attendant call button and share comments or request service from your flight attendant.

AT THE DESTINATION AIRPORT

Have your luggage identification tags ready to help you find your luggage. Give yourself some time for initial acclimatisation with the weather and environment of your destination.

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

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

Dear passengers,

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

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



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

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

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

на животното, а максималните размери на клетката са 110 x 65 x 70 см. При общо тегло до 32 кг се заплаща такса 100 евро, а над 32 кг – 140 евро в посока.

Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиакомпанията.

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

Бодните и опасни породи се приемат за превоз само като карго.

Пътниците, които желаят да пътуват с домашен любимец (куче или котка), предварително трябва да се запознаят с инструкциите за превоз на домашни любимци на авиакомпанията на www.air.bg и да спазват всички условия на регламент 576/2013. Регламентът е задължителен за всички страни членки на ЕС. По време на check-in документите на любимеца, ще бъдат обстойно проверени. Паспортът трябва да отговаря на общоприетия международен образец.

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

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

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

container are 110 x 65 x 70 cm.

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

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

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

The fighting and dangerous breeds are accepted for carriage

only as cargo.

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

Upgrade to business class, за да е перфектно

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

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

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

Важно е да се отбележи, че при полет с прекачване трябва да се спазва разрешението за превоз на багаж и на друката превозвач. Съветваме Ви да заявите UPGRADE минимум 2 часа преди излитане на полета от София, за да се насладите и на кетъринга като част от

всичките предимства. Таксата за услугата Upgrade е 50 евро* в посока по вътрешни линии и 100 евро* в посока по международни линии.

Можете да закупите Upgrade чрез Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на callfb@air.bg, както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета или на летището преди полет.

*За отсечката Лондон – София таксата е 100 паунда.

Upgrade to business class to be perfect

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

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

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

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

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

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

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

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

Добавете повече удобство към Вашето пътуване!

Как? Като запазите своето място с допълнително пространство и повече комфорт срещу такса от 20 евро на посока, или изберете своето предпочитано място, близо до изхода, срещу такса от 10 евро на посока. Услугата е налична за директните полети, изпълнявани от авиакомпанията. Седалките с повече пространство и комфорт са разположени на 3 ред и аварийен изход, а тези на 4 ред

можете да резервирате като предпочитан, поради близостта им до изхода и възможността бързо да се отправите към крайната точка или трансферния си пункт. Можете да заявите и заплатите своето място чрез Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на callfb@air.bg, както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета и на летището преди полета. Съветваме Ви да заявите услугата предварително, за да си гарантирате налично

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

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

Travel even more comfortable

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

preferred due to their proximity to the exit point and the availability they provide for the passenger to head straight to his final destination or transfer point. You can request and prepay your seat by contacting our Customer Service Center at +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: callfb@air.bg, 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 допълнително летищни такси за стюарда-придружител.

• За деца между 5 и 11 г. се осигурява служител, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, както и такъв, който да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс УМ такса в размер на 50 евро на отсечка за международни полети и 30 евро за вътрешни полети. За София – Лондон таксата е 60 евро, а за Лондон – София е 60 паунда.

• По желание на родителите, деца от 12 до 18 г. могат също да се възползват от услугата

срещу заплащане на УМ таксата. На тях се предоставя същата услуга като за деца между 5 и 11 г. За да се възползвате от услугата, е необходимо да отправите запитването си поне 2 седмици преди полета на callfb@air.bg.

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

Една стюардеса може да придружава две деца от едно семейство – братя и сестри, които пътуват заедно. За тях се заплаща една УМ такса.

Unaccompanied minors flying

Trust the Bulgaria Air service for unaccompanied minors and let them flying without any worries!

• For children between 3 and 5 years old we provide an escort – flight attendant who will pick up the child from the person who is escorting him/her at the departure airport, will be next to the child during all airport procedures until boarding the plane, personally take care of the child's safe journey during the flight and will hand him/her over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus 50% of the

one-way fare in the M class and two-way airport taxes for the escort flight attendant.

• For children between 5 and 11 years old a staff member is provided to welcome the child from the escorting person at the departure airport, as well as a person to hand him over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus a UM fee of EUR 50 in direction for international flights and EUR 30 in direction for domestic flights. For Sofia – London the fee is EUR 60 and for London – Sofia is GBP 60.

• Per parents request, children between 12 and 18 years old could also take advantage of

the service, against payment of the UM fee. They are provided the same service as for children between 5 and 11 years of age.

In order to take advantage of the service, you should make your inquiry at least two weeks prior to the flight at callfb@air.bg

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

THE FACE OF

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg



Airbus A220-300



Airbus A220-100



Airbus A320-214



Airbus A320-214



Airbus A319-112



Boeing 737-300



Embraer 190-100

CODESHARE PARTNERS

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



SOFIA – MADRID
MADRID – LAS PALMAS / TENERIFE



Sofia – Doha / Bucharest / Varna / Burgas



A STAR ALLIANCE MEMBER

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



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



SOFIA – PARIS / VARNA
PARIS – NICE / LYON / BORDEAUX



SOFIA – AMSTERDAM



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



VARNA/BURGAS – SOFIA – BUCHAREST



VARNA/ BURGAS/ SOFIA – RIGA
RIGA – OSLO/STOCKHOLM/COPENHAGEN/HELSINKI



SOFIA – BAKU

Дестинации Destinations



CODESHARE PARTNERS

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

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



SPA PARTNERS

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

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



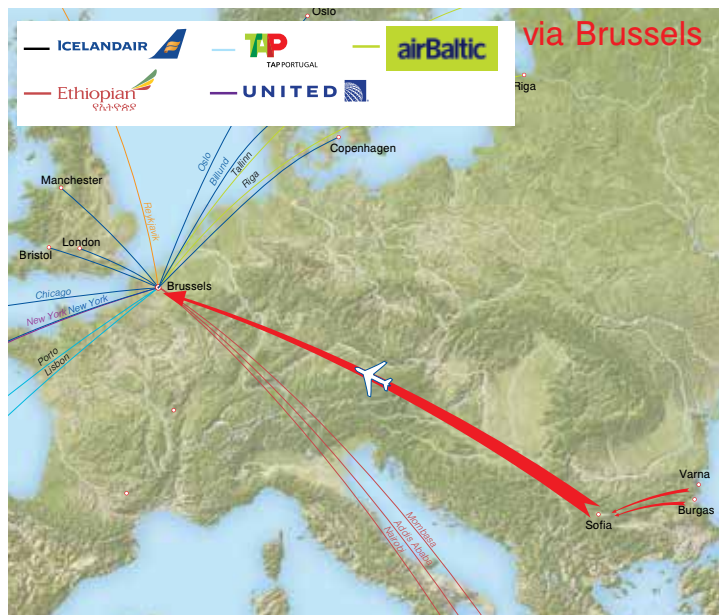
INTERLINE PARTNERS:

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

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



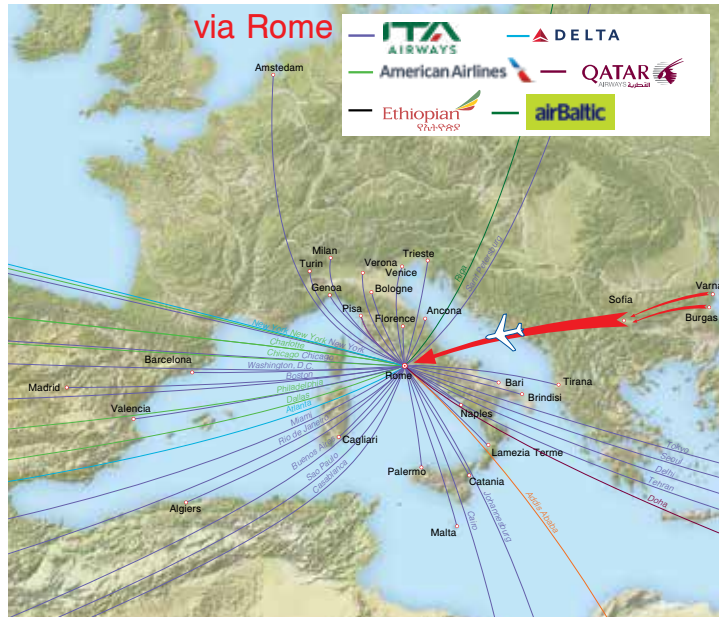
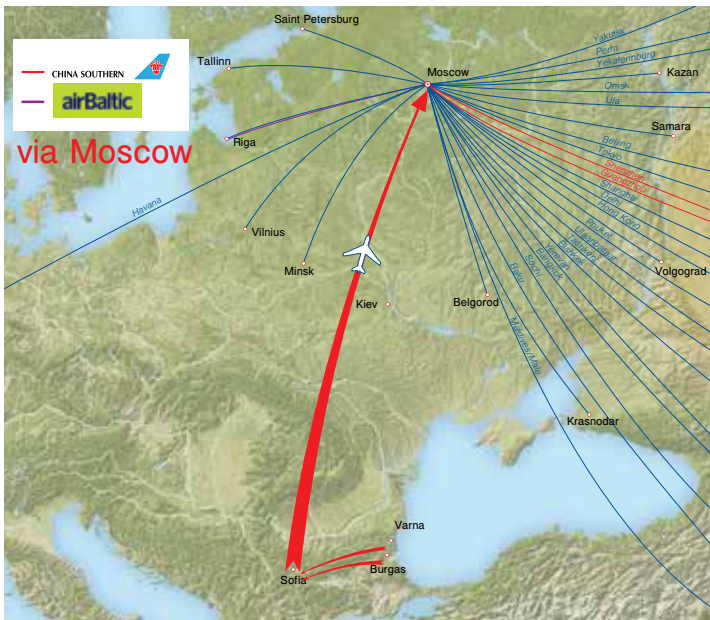
Летете до Всяка точка на света с България Еър и партньори. Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.



Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



БЪЛГАРИЯ ЕЪР: Къде га ни намериме?

BULGARIA AIR: Where to find us?

<p>SOF BOJ VAR</p> 	<p>Customer Service Center</p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> Every day 08:00-20:00 Local Time</p> <p>phone: +359 2 402 04 00 e-mail: callFB@air.bg www.air.bg</p>
	<p>Head office</p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> Monday - Friday 09:00-17:30 Local Time</p> <p>fax: +359 2 984 02 03 e-mail: office@air.bg www.air.bg</p>
	<p>Sofia City Office</p> <p>2 Ivan Vazov Street <i>Working hours:</i> Monday - Friday 09:00 - 17:30 Local time</p> <p>phone: +359 2 402 03 93 e-mail: tickets1@air.bg www.air.bg</p>
	<p>FLY MORE Office</p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 Every day: 9:00 a.m. to 5:00 p.m. (lunch break - 12:00 p.m. to 1:00 p.m.)</p> <p>+359 2 984 02 96 e-mail: flymore@air.bg www.air.bg</p>
	<p>Varna Airport Office</p> <p>Varna Airport Terminal 2, Departures <i>Working hours: Opens 2 hours prior to scheduled departure</i></p> <p>phone: +359 52 573 321 fax: +359 52 501 039 e-mail: varna@air.bg www.air.bg</p>
	<p>Varna City Office</p> <p>55, 8-mi primorski polk blvd <i>Working Hours:</i> Monday - Friday 09:00 - 17:00 Local time (lunch break: 12:30 p.m. - 1:30 p.m.)</p> <p>phone: +359 52 651 101 e-mail: varna_city@air.bg www.air.bg</p>
	<p>Shumen City office</p> <p>Shumen, Patleyna 10 str. Monday-Friday: 09:00-17:00</p> <p>phone: +359 887 84 01 71 e-mail: shumen@air.bg www.air.bg</p>
<p>BER</p> 	<p>Germany, Berlin</p> <p>Bulgarian Air Tour Leipziger str 114-115, 10117 Berlin, Germany <i>Working hours:</i> Monday - Friday 09:00-18:00 Local Time</p> <p>phone.: +49 30 2514405 +49 30 2514460 fax: +49 30 2513330 e-mail: info@berlin-bat.de www.air.bg</p>

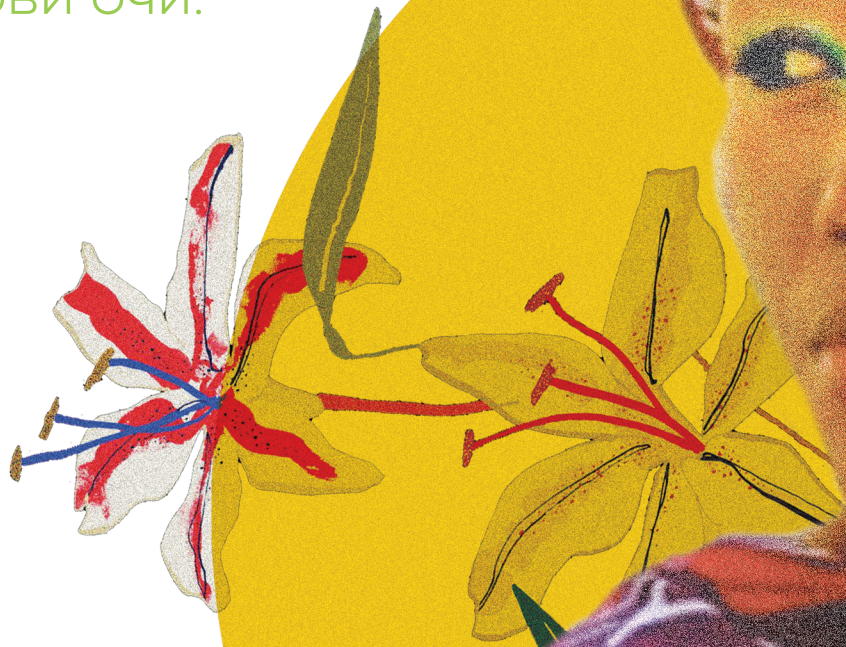
<p>LON</p> 	<p>United Kingdom, London</p> <p>Airport office Heathrow Ticket Pod 3 (Zone G) Terminal 4 Heathrow Airport TW6 3FB <i>Working hours:</i> Monday - Friday 09:30 - 17:30 Local Time</p> <p>phone: +44 208 745 9833 +44 788 966 4174 e-mail: LHR@bulgaria-air.co.uk www.air.bg</p>
<p>MOW</p> 	<p>Russia, Moscow</p> <p>City Office 3 Kuznetzkiy Most Str., Moscow, 125009, Russia <i>Working hours:</i> Monday - Friday: 09:00-13:00/14:00-18:00 Local Time Saturday: 10:00-14:00 (between June and September) Temporarily closed</p> <p>phone: +7 49 5789 9607 e-mail: ticketmow@air.bg moscow@air.bg www.air.bg</p>
	<p>Airport office Sheremetyevo airport, Terminal F, fl. 2, ticket desks 10 and 14 <i>Working hours:</i> Opens 2 hours before flight Temporarily closed</p> <p>e-mail: svoapfb@mail.ru www.air.bg</p>
<p>TLV</p> 	<p>Israel - Tel Aviv</p> <p>Open Sky LTD 25 Ben Yehuda Str. Israel 63806, Tel Aviv <i>Working hours:</i> Sunday - Thursday: 09:00-17:00 Local Time</p> <p>phone: +972 379 51 355 fax: +972 379 51 354 e-mail: annie@open-sky.co.il www.air.bg</p>
<p>USA</p> 	<p>Mailing Address: 1819 Polk St #401 San Francisco, CA 94109 <i>Working Hours:</i> Monday - Friday 9am - 5pm, Saturday - Sunday 9am - 1pm (EST)</p> <p>phone: 1-855-FLY-TO-BG (359-8624) e-mail: tickets@bulgariaairusa.com www.air.bg</p>
<p>VIE</p> 	<p>Austria, Vienna</p> <p>Intervega Reisen Tiefer Graben 9, A-1010 Wien, Austria <i>Working Hours:</i> Monday - Thursday 09:00-17:30 Local Time Friday 09:00-17:00 Local Time</p> <p>phone: +43 1 5352550 0 900 220013 (domestic line) fax: +431 5352552 e-mail: intervegereisen@aon.at office@intervega.at www.air.bg</p>



POSOKA.COM

Сейшели

Знаеш ли, че 99%
от територията
на Сейшелите
е вода? Виж
Сейшелите през
НОВИ ОЧИ.



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





FOLLOW US



VIEW CATALOG

*Small moments,
happy tastes!*