

THE INFLIGHT MAGAZINE

your complimentary copy

133 (09) / 2021

ON AIR  
BULGARIA

## The Age of Pessimism

ЕПОХАТА НА ПЕСИМИЗМА

## Future Cars

УТРЕШНИТЕ АВТОМОБИЛИ

## Secret Greece

ТАЙНАТА ГЪРЦИЯ

# A MATTER OF TRUST

Todor Ianev, Chair of Group Board at Worldcom Public Relations Group  
Тодор Янев, председател на борда на Worldcom Public Relations Group

OVER A  
MILLION  
READERS  
PER YEAR!

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



# НЕСИГУРНИ ВРЕМЕНА, СИГУРЕН ПАРТНЬОР.

## ИЗБЕРЕТЕ АВТОКАСКО ОТ АРМЕЕЦ!



ЗАСТРАХОВАТЕЛНО  
АКЦИОНЕРНО ДРУЖЕСТВО  
**Армеец**  
www.armeec.bg

**Винаги с вас!**  
**25 ГОДИНИ**

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

ЗАСТРАХОВАМЕ ВСИЧКИ ВИДОВЕ МПС – ЛЕКИ  
И ТОВАРНИ АВТОМОБИЛИ, РЕМАРКЕТА, ЗЕМЕДЕЛСКА  
ТЕХНИКА, СТРОИТЕЛНИ МАШИНИ И ДРУГИ.

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

• **Покритие на различни рискове:**

- Клауза „М“ – МИНИМАЛНО КАСКО;
- Клауза „Ч“ – ЧАСТИЧНО КАСКО;
- Клауза „К“ – КРАЖБА;
- Клауза „П“ – ПЪЛНО КАСКО;
- Допълнително безплатно покритие „Автомобилен асистанс за чужбина“ за леки автомобили и до 9 места, с общо тегло до 3,5 тона.

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

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

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

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

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





## КАК Е ДЕЗИНФЕКЦИРАН САМОЛЕТЪТ ВИ?

### „България Еър“ въведе ултрамодерната технология Honeywell UV Cabin System II

Националният превозвач „България Еър“ е първата авиокомпания на нашия пазар, която въведе най-съвременната система за дезинфекция с ултравиолетови лъчи - Honeywell UV Cabin System II. Технологи- ята доказано унищожава всички вируси и бактерии от гладките повърхности. От началото на ноември тя се използва преди всеки полет в допълнение към досе- гашната дезинфекция със сертифицирани препарати, за да осигури на пасажерите най-висока степен на защита и комфорт. Системата разполага с разтегателни UV рамена, които обработват седалките и повърхностите в салона. Труднодостъп- ните места също могат да бъдат де- зинфекцирани благодарение на подвижна лампа. По този начин, след обработка с машината, пътниците се качват в изцяло стерилен салон.

„Приоритет на националния превозвач винаги е било да предлага на клиентите си сигурен и комфортен полет. Затова и от началото на пандемията полагаме изключителни грижи за дезинфекцията на борда на самолетите си. Въвеждането в експлоатация на новата машина е поред- ната стъпка в тази посока, като по този начин стремежът ни е да предложим най- висока степен на сигурност на пасажери- те ни“, обясни изпълнителният директор на „България Еър“ Христо Тодоров. Машината е въведена в експлоатация вече от световния превозвач Qatar Airways, а „България Еър“ е единствената авиокомпания, изпълняваща полети на нашия пазар, която я използва.

*Пожелаваме ви приятен полет*

## HOW IS YOUR PLANE DISINFECTED?

### Bulgaria Air has introduced the Honeywell UV Cabin System II cutting-edge technology

The national carrier Bulgaria Air is the first airline on our market to introduce a brand new ultraviolet disinfection system - Honeywell UV Cabin System II. This technology has been proven to kill all viruses and bacteria from smooth surfaces. Since the beginning of November it has been used before each flight in addition to current disinfection procedures with certified preparations, to ensure passengers the highest level of protection and comfort. The system has extendable UV arms that handle the seats and surfaces in the cabin. Hard-to-reach areas can also be disinfected with a movable lamp. Thus, after processing, passen- gers enter a completely sterile cabin. "The priority of the national carrier has always been to offer its passengers a safe and com- fortable flight. That is why, since the beginning of the pandemic, we have taken great care to disinfect our fleet. The commissioning of the new machine is another step in this direction, and our aim is to offer the highest level of safety to our passengers," Hristo Todorov, CEO of Bulgaria Air, explains. The machine has already been introduced by the Qatar Airways global carrier, and Bulgaria Air is the only Bulgarian airline that uses it

*We wish you a pleasant flight*

# ПОВЕЧЕ УЕДИНЕНИЕ И ПРОСТРАНСТВО В БИЗНЕС КЛАСА С БЪЛГАРИЯ ЕЪР

Възползвай се от специални ценови предложения, които ти дават:

- Приоритет при чек-ин и качване в самолета
- Достъп до бизнес салоните на избрани летища
- 2 броя ръчен багаж с общо тегло 15 кг + 1 бр. дамска чанта/лаптоп
- 2 регистрирани багажа по 32 кг всеки
- Повече точки в програмата FLY MORE

Офертата важи за 19 европейски дестинации.  
Научи повече на [www.air.bg](http://www.air.bg)





**9 | BUSINESS  
ECONOMY**



**28 | Не може  
алгоритмите да  
решават вместо  
нас кое е истина**

Тодор Янев, председател  
на борда на Worldcom  
Public Relations Group

**34 | Algorithms Can Not  
Decide For Us What  
is Truth**

**10 | Събуждането на  
революцията**

**13 | Revolution's  
Wake-Up Call**

**16 | Изчезващи професии**

**20 | Disappearing  
Professions**

**22 | Изтезания и данни**

**26 | Tortures and Data**

**38 | Един свят не стига**

**41 | Tortures and Data**

**43 | ANALYSIS  
POLITICS**



**46 | В ерата на  
глобалния  
песимизъм**

И в България, и в Америка  
мнозинството хора смя-  
тат, че светът отива  
към по-лошо. Но защо?

**48 | In the Age of Global  
Pessimism**

**44 | Българите - най-  
малко депресирани?  
Bulgarians - Least  
Depressed in EU?**

**50 | Краят на скоростта**

**53 | The End of Speed**

**55 | SCIENCE  
TECHNOLOGY**



**58 | Мистерията на  
ледените мумии**

The Mystery of Ice  
Mummies

**61 | The Mystery of Ice  
Mummies**

**56 | Най-бързият влак  
в света**

The World's  
Fastest Train

**64 | Колите от утре  
Cars of Tomorrow**

**75 | Четири пъти меру**

**75 | Measure Quarcse**

**77 | TRAVEL  
LIFESTYLE**



**84 | Тайната Гърция**

Непознатите острови,  
където няма да срещнете  
тъпни от туристи

**84 | The Secret Greece**

**78 | Афиш  
Poster**

**100 | Последни поръчки,  
моля  
Last Orders Please**

**104 | Да откриеш  
коелото**

**108 | Inventing The Wheel**

**110 | Подарък свише!**

**113 | A Gift from Above**

**116 | Фатално привличане  
Fatal Attraction**

## 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](mailto:ktomov@bulgariaonair.bg)

ПРЕВОДАЧИ  
**Методи Йорданов**  
**Радослав Генчев**  
Global Club

АВТОРИ  
**Александър Бойчев**  
**Бойко Василев**  
**Емил Иванов**  
**Ивайло Петров**  
**Калин Ангелов**  
**Калин Николов**  
**Кристина Нигохосян**  
**Радостина Николова**  
**Ясен Бориславов**

ДИЗАЙН  
**BRAND NEW** BGS

ИЗДАТЕЛ  
**ИНВЕСТИР МЕДИА ГРУП**

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР  
**Виктория Мумкова**

ТЪРГОВСКИ ДИРЕКТОР  
**Леа Бакалова**  
[lbakalova@bulgariaonair.bg](mailto:lbakalova@bulgariaonair.bg)

РЕДАКЦИОНЕН АДРЕС  
1540 София, бул. Брюксел 1  
[office@bulgariaonair.bg](mailto:office@bulgariaonair.bg)  
тел.: 02 448 40 70  
[www.bgonair.bg](http://www.bgonair.bg)

БАНКОВА СМЕТКА

EDITOR-IN-CHIEF  
**Konstantin Tomov**  
[ktomov@bulgariaonair.bg](mailto:ktomov@bulgariaonair.bg)

TRANSLATORS  
**Metodi Yordanov**  
**Radoslav Genchev**  
Global Club

CONTRIBUTORS  
**Alexander Boychev**  
**Boyko Vassilev**  
**Emil Ivanov**  
**Ivaylo Petrov**  
**Kalin Nikolov**  
**Kalin Angelov**  
**Kristina Nigohosyan**  
**Radostina Nikolova**  
**Yassen Borislavov**

DESIGN  
**BRAND NEW** BGS

PUBLISHER  
**INVESTOR MEDIA GROUP**

CEO  
**Victoria Mitkova**

MARKETING DIRECTOR  
**Lea Bakalova**  
[lbakalova@bulgariaonair.bg](mailto:lbakalova@bulgariaonair.bg)

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

BANK ACCOUNT

IBAN: BG57 CECB 9790 1019 1023 03  
BIC: CECBGB33  
Банка „ЦКБ“ АД – клон Варна  
ISSN 1314-2216

Съгласно чл.7а, ал.1 от Закона за задължителното депозитиране на печатни и други произведения и за обявяване на разпространителите и доставчиците на медийни услуги (изм. и доп.ДВ бр.94 от 13.11.2018г.) действителен собственик на дружеството издател на списание "България он ер" 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



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

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



**АЛЕКСАНДЪР БОЙЧЕВ** е Директор иновации в Investor Media Group. Почти 20-годишната му кариера в медиите е преминала през различни позиции, свързани със създаването на съдържание и управление на процеси. Александър има страст към автомобилите и новите технологии, която е не по-малка от страстта му към съвременната история.

**ALEXANDER BOYCHEV** is Innovation Director at Investor Media Group. His nearly 20-year career in the media has gone through various positions related to content creation and process management. Alexander has a passion for cars and new technologies, rivaled only by his passion for modern history.





# НЕУСТОЙМИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА BMW АВТОМОБИЛИ.



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

## **М Кар Варна**

9023 Варна  
бул. Владислав Варненчик 320  
тел.: +359 52 918 208  
[contact@bmw-mcarvarna.bg](mailto:contact@bmw-mcarvarna.bg)  
[www.bmw-mcarvarna.bg](http://www.bmw-mcarvarna.bg)

## **М Кар Плевен**

5800 Плевен  
кв. Дружба 1  
тел.: +359 64 970 804  
[contact@bmw-mcarpleven.bg](mailto:contact@bmw-mcarpleven.bg)  
[www.bmw-mcarpleven.bg](http://www.bmw-mcarpleven.bg)

## **М Кар Пловдив**

4003 Пловдив  
бул. Карловско шосе  
тел.: +359 32 571 296  
[contact@bmw-mcar.bg](mailto:contact@bmw-mcar.bg)  
[www.bmw-mcar.bg](http://www.bmw-mcar.bg)

## **М Кар София**

1407 София  
бул. Черни връх 53,  
тел.: +359 2 49 28 335  
[contact@bmw-mcarsofia.bg](mailto:contact@bmw-mcarsofia.bg)  
[www.bmw-mcarsofia.bg](http://www.bmw-mcarsofia.bg)

BMW X2 sDrive18i: Разход (комбиниран) 7,1 – 6,3 л / 100 км ; CO<sub>2</sub> емисии (комбинирани) 162 – 143 г/км

BMW X1 sDrive18i: Разход (комбиниран) 7,1 – 6,3 л / 100 км ; CO<sub>2</sub> емисии (комбинирани) 162 – 144 г/км

BMW 218i: Разход (комбиниран) 6,5 – 5,6 л / 100 км ; CO<sub>2</sub> емисии (комбинирани) 148 – 128 г/км





# ЛОНДОН ОТ 52 ЕВРО

## LONDON FROM 52 EUROS

В Европа със сигурност няма друг толкова космополитен град като Лондон; в световен мащаб единствено Ню Йорк би могъл донякъде да се мери с него. Тук ще откриете всички възможни раси, култури и езици (а също и, като допълнителен бонус, всички възможни кухни). Музеите и художествените галерии предлагат смайващи и наистина глобални колекции. И в същото време Лондон запазва някои очарователни особености, които са си типично английски и няма да ги откриете никъде другаде.

А сега той е по-достъпен от всякога благодарение на промоционалните условия на националния превозвач България Еър.

Закупете билета си до 10 октомври за пътуване до 31 март 2022 година, и можете да се възползвате от изключителните цени: 52 евро за едностранен София-Лондон и 69 GBP Лондон - София. Полетите са сутрешни, с кацане на летище Хийтроу, а цената на билета включва ръчен багаж до 10 kg и дамска чанта или чанта за лаптоп.

In Europe there certainly is no other city as cosmopolitan as London; globally, only New York can compete. Here you'll find all kinds of races, cultures and languages (and, as an additional bonus, all kinds of cuisines). Museums and art galleries offer amazing and truly global collections. At the same time London has preserved some fascinating features, which are typically English and can't be seen anywhere else.

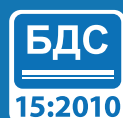
And now London is more accessible than ever thanks to the promotional conditions of the national carrier Bulgaria Air. Buy your ticket until October 10 for travel until March 31, 2022, and you can take advantage of exceptional prices: 52 euros for a one-way Sofia-London and 69 GBP London - Sofia. The flights are in the morning, landing at Heathrow Airport, and the ticket price includes hand luggage up to 10 kg and a handbag or laptop bag. ■





Здравословна и пълноценна храна,  
за да растат здрави нашите деца!

Healthy and complete food  
for our children to grow up healthy!





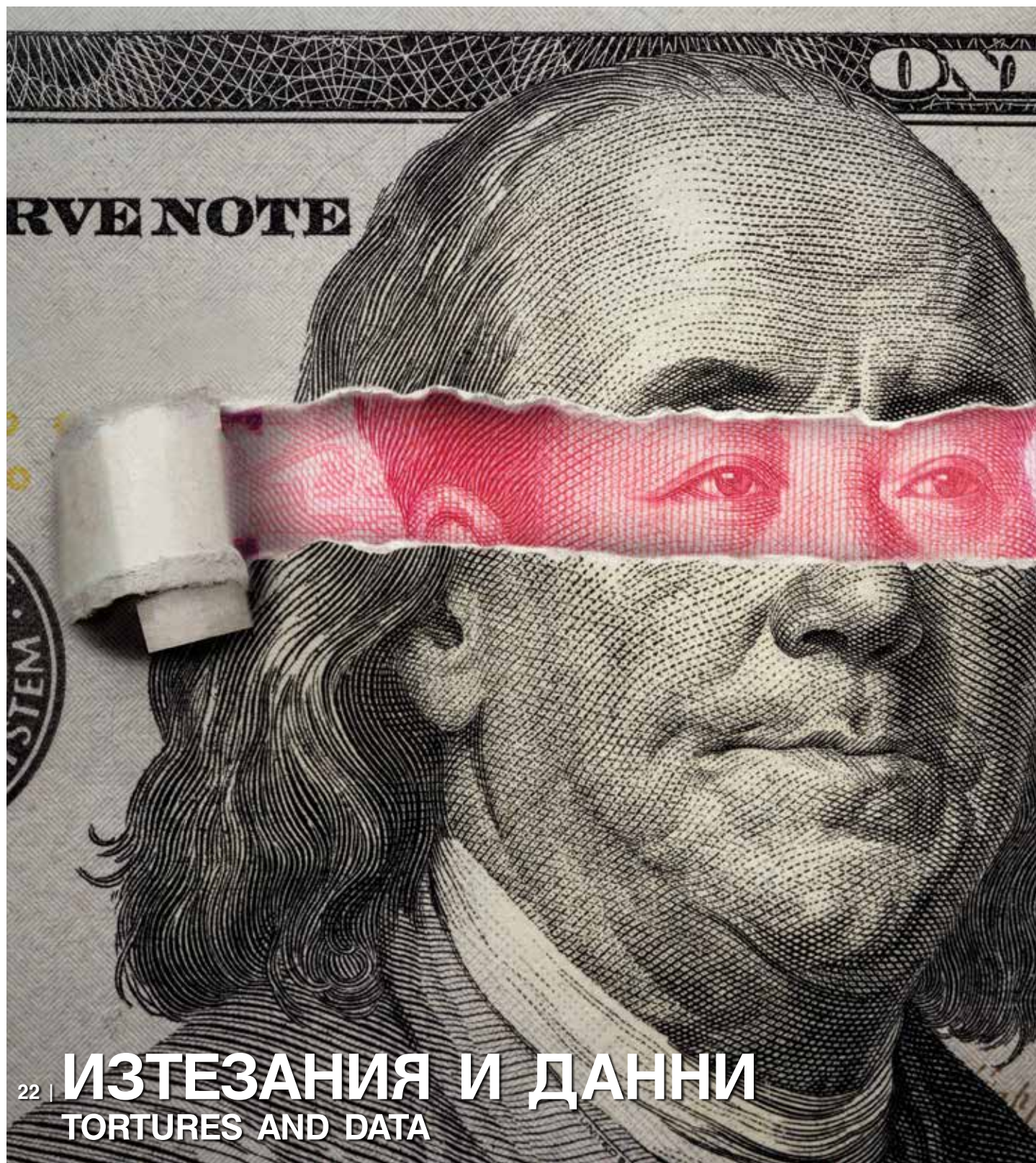
BEOVISION CONTOUR 55"

# ***GREATNESS? BRING IT HOME.***

#musicgetsyouthere







22 | **ИЗТЕЗАНИЯ И ДАННИ**  
**TORTURES AND DATA**

28 | **ИНТЕРВЮ: ТОДОР ЯНЕВ**  
**INTERVIEW: TODOR IANEV**



38 | **ЕДИН СВЯТ НЕ СТИГА**  
**ONE WORLD IS NOT ENOUGH**





# СЪБУЖДАНЕТО НА РЕВОЛЮЦИЯТА

Коронавирусът се оказа онзи последен импулс за коренна промяна в системата на разплащанията, който всички отдавна чакаха



Текст АЛЕКСАНДЪР БОЙЧЕВ / Фотография SHUTTERSTOCK

**К**оронавирусът не е виновен. Той всъщност просто ускори процеси, които се точат от години, но мнозинството представители на финансовия сектор винаги намираха оправдания защо да забавят, отложат или просто да не извършат необходимите промени в начина си на правене на бизнес. Необходими, защото самите потребителски навици в банкирането се промениха драстично, тласкани от демографски и социални причини. Но допреди Covid-19 повечето от нас приемаха отлаганията, защото смятахме, че щом става въпрос за парите ни, такъв „консерватизъм“ е здравословен. Докато изведнъж новата реалност не гоуде на крилете на панде-

мията. Тогава и най-консервативните банки бяха принудени вече да се трансформират, а малкото по-напредничащи, които бяха започнали промяната още преди това, започнаха да жънат плодовете на смелостта си.

**ОСНОВНИЯТ БИЗНЕС НА БАНКИТЕ** може да бъде обобщен с два глагола – да съхраняват и да умножават парите на своите клиенти, срещу което да събират такси за съхранение или за генерирана печалба на умножената стойност. Често в ежедневието си финансовите репортери прибавят го думата „трезор“, когато търсят синоним за банка. И докато за съхранението на активи под формата на ►



► пари, ценни книжа или злато банките нямат (все още) конкуренция, по отношение на увеличаването на благосъстоянието на клиентите светът през 2021 година предлага динамика, която по своя дълхоспиращ ефект може да се сравни с истинско кино.

Вероятно ви е направило впечатление, че през последната една година в големите градове се появяват билборди на различни банки, които анонсират нови картови продукти и организират... томболи с предметни награди, ако направите определен брой транзакции през месеца. През 2021 година това изглежда като нещо странно, при положение, че в България броят на банковите карти е огромен, а банкирането с тях става все по-популярно сред населението. Това, което се случва обаче, силно говори за намалял брой на използването на обикновените банкови карти. Същевременно броят на сделките не спада, всички търговци отчитат прираст на онлайн транзакциите. Случва се внезапна трансформация – докато преди години плащанията бяха монопол на банките и техните партньори от финансовите картови оператори, днес в „израта“ се присъединяват fintech звезди като Revolut, като Apple Pay, като Google Pay, като Curve или дори като българските продукти като iCard, Phuge или като лицензираните „дигитални портфейли“ на телекомите. Целта е една и съща – удобство за потребителя и бягство от пластмасова карта към дигитални транзакции, в които ролята на „банкова карта“ играят самият смартфон или смарт часовник. Оперирането с IBAN-сметки вече не е монопол на банките, а е достъпно и за други регистрирани финансови институции – например платформата ePay предлага на абонатите си генериране на IBAN за използване с техния изцяло онлайн базиран продукт „Микросметка“, с който да покривате битови сметки.

**МИГРАЦИЯТА НА ТРАНЗАКЦИИТЕ ПОСТАВЯ** резонния въпрос какво се случва с бъдещето на обикновените услуги „от последна миля“ в банковия клон – банков превод, валутни операции, автоматизирани плащания по разплащателна сметка. Все още банките имат добър контрол върху клиентската си маса заради приетата политика за превод на работна заплата по банкова сметка. Но банкова сметка вече се издава не само от банките. Ситуацията се променя доста динамично! Дигитализират се не само услугите за банкиране на гребно, но и услугите за инвестиции. Доскоро този регулиран пазар предполагаше условия, в които чо-

Все още банките имат добър контрол върху клиентската си маса заради приетата политика за превод на работна заплата по банкова сметка. Но банкова сметка вече се издава не само от банките. Ситуацията се променя доста динамично!

век трябваше да се срещне физически с търговски консултант, да договори с него условията на инвестициите си, да изчете внимателно обстоятелствата за налаганите комисионни и такси, след което да подпише документите и да възложи средствата си за постигането на инвестиционните цели в ценни книжа, акции или стоки (ценни метали, петрол или друго). От горната рамка дигитализацията съхранява необходимостта от изясняване само за налаганите такси и комисионни – директно от смартфона си, чрез сертифицирани посредници можете да създадете виртуален инвестиционен портфейл, да закупите акции (или опции) в глобални компании, търгувани на NASDAQ или други борси, при това за секунди. Този тип инвестиции са едни от най-бързо нарастващите през последните 18 месеца, защото демократизираха процеса на инвестиция – всеки може да сложи своите 5 долара/евро/лева, всеки може да реализира печалба или загуба и всичко това, докато лежи на дивана си. Това е смяна в парадигмата, която променя смисъла на инвестициите и дава на потребителите съвсем друг подход към бъдещето на личните им финанси.

**БАНКИТЕ И НЕБАНКОВИТЕ ФИНАНСОВИ ИНСТИТУЦИИ** все още имат относително добър контрол върху кредитирането на

потребителите. И не е случайно, че точно там инвестират най-големи усилия в дигитализация на самата услуга – онлайн кандидатстване за кредит, онлайн оценка на кредитоспособност, чат ботове за изясняване на често срещаните въпроси, виртуално подписване на документи за кредит, в случай че разполагате с електронен подпис. Пречки пред по-голямото и по-лесно дигитализиране на този процес е скрита във все още ограничената пенетрация на електронния подпис сред гражданите – независимо дали заради технически или заради финансови причини. Липсата на ефективна електронна идентификация на физическите лица пречи за преодоляване на последните пречки пред трансформацията на този процес, скрит в големия брой удостоверения, справки и декларации, които банките все още очакват да получат от потребителите в хартиен вид (нищо че тези данни са част от обществени регистри и би следвало да са достъпни за оторизираните институции за минути). Но и тук fintech конкуренцията плавно навлиза – в някои западни пазари е напълно възможно да вземеш потребителски кредит и разсрочено плащане от дигиталните оператори на плащания като PayPal, Klarna и подобните им, на вноски, за определен брой месеци, които де факто настъпват устойчиво в този пазар на микрокредити и стимулират потреблението.

**ПРОМЯНАТА НА НАЧИНА** за извършване на плащанията води след себе си промени в очакванията за безопасност на транзакциите. В тази посока европейската политика наложи допълнителни регулации с въвеждането на Втората директива за платежните услуги (PSD2) и съпътстващото я обширно вторично законодателство с технически характер. Когато банките предоставят платежни сметки онлайн, трябва да имат поне един сигурен канал за клиентско банкиране. В евродирективата за платежни услуги е доразвита концепцията за задълбочено удостоверяване на самоличността на клиента, за да се предотвратят опитите за измама. Финансовият сектор категорично се променя – технологиите тук са всъщност най-бързи, най-необходими и най-гарантирани от закона. Става въпрос за пари. Парите не само на самите клиенти, но и на самите банки. И след почти безвъзвратната еволюция на банковия салон към виртуалното пространство клиентите на банката ще се превърнат в потребители – каквито са потребителите на всички останали онлайн услуги. Бъдещето е днес. ■

# REVOLUTION WAKE-UP

Coronavirus turned out to be the last impulse for radical change of the payment system everyone waited for

By ALEXANDER BOYCHEV / Photography SHUTTERSTOCK

**T**he corona virus is not to be blamed. It simply sped up processes which were creeping for years, but most representatives of the financial sector always used to find excuses to delay, postpone or simply not to make the necessary changes in the way of performing their businesses. These changes were necessary because the banking consumer habits themselves developed drastically pushed by demographic and social reasons. However, before Covid-19 most of us used to accept delays because we thought that if our money is concerned, this type of “conservatism” is healthy. Until suddenly the new reality came on the wings of the pandemic. By then, even the most conservative banks

were forced to transform and the few more advanced ones which have started to change earlier, began to reap the fruit of their courage.

**THE MAIN BUSINESS OF BANKS** can be summarized in two verbs – to keep and multiply the money of their clients, for which to collect fees for storing it or for generating profit for the multiplied value. Financial reporters often use the word “vault” in their daily lives when looking for a synonym for a bank. And while banks have no competition (yet) for safekeeping of assets in the form of money, securities or gold, in terms of increasing customers’ welfare, the world in 2021 offers dynamics which in its breathtaking effect can be compared to

real cinema.

You have probably noticed that in the last year that billboards of various banks appeared in the big cities, advertising new card products and organizing ... raffles with material prizes if you make a certain number of transactions during the month. In 2021, this seems strange, considering the fact that in Bulgaria the number of bank cards is huge, and banking with them is becoming increasingly popular among the population. What is happening, however, shows reduced use of regular bank cards. At the same time, the number of transactions is not declining, all traders report an increase in online transactions. There is a sudden ►







► transformation - while years ago payments were a monopoly of banks and their partners by financial card operators, today fintech stars such as Revolut, Apple Pay, Google Pay, Curve or even Bulgarian products like iCard, Phyre or the licensed "digital wallets" of telecoms joined the "game". The purpose is the same - user convenience and avoiding the plastic card to digital transactions in which the role of a "bank card" is played by the smartphone itself or by the smart watch. Operating with IBAN accounts is no longer a monopoly of banks, but is also available for other registered financial institutions - for example, the ePay platform offers its subscribers IBAN generating for using their fully online-based Microaccount product for payment of household accounts.

#### **MIGRATION OF TRANSACTIONS RAISES**

the reasonable question what happens to the future of regular service "from the last mile" in the bank office – bank transfer, foreign exchange transactions, automatic payments on a current account. Banks still have good control on their clientele due to the accepted policy for salary transfer to a bank account. But banks accounts can be issued not only by banks. The situation is changing in a very dynamic manner!

Not only retail banking services but also investment services are being digitized. Until recently, this regulated market presupposed conditions under which a person had to physically meet a trade consultant, negotiate the terms of the investment with him, carefully read the terms of the commissions and fees, then sign the documents and assign the funds to

achieve the investment objectives in securities, shares or commodities (precious metals, oil or other). Within the above framework, digitalization keeps the need of clarifying only the fees and commissions imposed - directly from your smartphone, through certified intermediaries you can create a virtual investment portfolio, buy shares (or options) in global companies traded on NASDAQ or other exchanges just in a few seconds. This type of investment is one of the fastest growing in the last 18 months, because the investment process was strongly democratized – now everyone can put their 5 dollars/euro/leva, everyone can make a profit or a loss and all this while lying on your couch. This is a shift of the pattern which changes the meaning of investment and gives consumers a completely different approach to the future of their personal finance.

#### **BANKS AND NON-BANKING FINANCIAL INSTITUTIONS**

still have relatively good control over consumer lending. And it is no coincidence that they namely invest the greatest efforts in the digitalization of the service itself - online loan application, online credit assessment, chat bots to clarify common questions, virtual signing of loan documents, if you have digital signature. The obstacles to wider and easier digitization of this process are hidden in the still limited penetration of electronic signatures among citizens - whether for technical or financial reasons. The lack of efficient electronic identification of physical persons hinders the overcoming of the last obstacles for the transformation of this process, hidden in the large number of certificates, references

and declarations banks are still expecting to receive from consumers on paper (no matter that this data is part of public registers and should be available for authorized institutions in a few minutes). But even here fintech competition is gradually flowing in - on some western markets it is quite possible to receive a consumer loan and deferred payment from digital payment operators such as Paypal, Klarna and the like, in installments, for a certain number of months, which actually occurs steadily on the small loans market and stimulates consumption.

**CHANGING THE METHOD OF** making payments leads to changes in expectations for transaction security. In this regard, the European policy imposed additional regulations with the introduction of the Second Payment Services Directive (PSD2) and the accompanying extensive secondary legislation with technical character. When banks provide payment accounts online, they should have at least one secure channel for customer banking. The concept of in-depth authentication of the customer was further developed in the EU Payment Services Directive in order to prevent fraud attempts. The financial sector is definitely changing - technologies are actually the fastest, most needed and guaranteed by law to a largest extent. It is all about money. Both the customers' and the banks' money. And after the almost irrevocable evolution of the bank office to the virtual one, the bank customers will become consumers – like all the users of all other online services. Future is actually today.■

# ONE WALLET BY POSTBANK – ИНОВАТИВНО РЕШЕНИЕ ОТ ПОСЛЕДНО ПОКОЛЕНИЕ

*Дигиталният портфейл осигурява желаното удобство и печели време*

Мобилният портфейл **ONE wallet by Postbank** е високотехнологично приложение за всички настоящи клиенти на Пощенска банка, които разполагат със смартфони с операционни системи Android и iOS и е част от богатото портфолио с дигитални услуги на банката. Богатата палитра от разнообразни възможности осигурява **бързина, удобство, защита и свобода** при разплащания във всички търговски обекти в страната и чужбина, в които е наличен безконтактен ПОС терминал. Освен това клиентите на банката могат да **прехвърлят незабавно и безплатно средства** по сметка на свои роднини или приятели, също използващи приложението. Клиентите получават още възможност за разплащане без дори да използват телефона си, ако разполагат с Apple Watch, Garmin или FitBit **смарт-часовник**, поддържащ някоя от следните услуги: ApplePay, Garmin Pay или FitBit Pay.

Но по какъв начин характеристиките на дигиталния портфейл надхвърлят тези на картата или на кеша? Ето няколко примера. Отиваш на обяд, но се сещаш, че след поредната важна бизнес-среща си забра-

вил портфейла в офиса си. Твоят рег е на опашката в супермаркета, но чантата с всичките ѝ принадлежности е останала в колата. Намиращ се в магазин на любимия си бранд, за който имаш карта за лоялност, но на касата се сещаш, че е останала вкъщи. За всичко това ONE wallet by Postbank има грижата. Приложението ти дава опцията да добавиш всяка една физическите си карти от Пощенска банка и картите си за лоялност, за да бъде всичко необходимо винаги с теб и да не се налага да ги носиш при пазаруване. Ангажименти, които минимизираш за секунди и то под лично твоя контрол.

## НОВИ ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА НОВИТЕ НАВИЦИ

С ONE wallet by Postbank всеки индивидуален клиент на Пощенска банка може да намери решение на своите потребности, а той е изцяло на разположение, за да бъде верен помощник. Приложението се сваля лесно с QR кода или от интернет магазина на съответната операционна система. За регистрацията е необходимо да ползваш данните си за вход в интернет банकिра-

нето e-Postbank или да въведеш данните на някоя от банковите си карти, издадени от банката. След регистрацията всичките ти сметки и карти от банката се визуализират автоматично в приложението, а ти избираш коя карта да бъде основната, с която да се разплащаш. По всяко време може да управляваш ползването на картите по различните канали, или временно да блокираш дадена карта – всичко се случва с няколко клика. Като бонус получаваш и **безплатна виртуална карта**, която можеш да ползваш както в One Wallet, така и при пазаруване онлайн, за допълнително ниво на защита и сигурност.

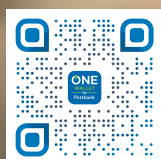
Дигиталният портфейл ONE wallet by Postbank е в полза и при управлението на твоите финанси. Той ти предоставя детайлна информация с хронологията на трансакциите по твоите сметки и карти от банката и служи за лесна реорганизация и изграждане на нови спестовни навици. Повече информация за мобилния портфейл може да бъде получена на телефон 0700 18 555 (Център за обслужване на клиенти), както и на адресите [www.onewallet.bg](http://www.onewallet.bg) и [www.postbank.bg](http://www.postbank.bg).

МОБИЛЕН ПОРТФЕЙЛ

ПОВЕЧЕ КОНТРОЛ  
ПРИ ВСЯКО ПЛАЩАНЕ

Открий вдъхновяващите възможности на мобилния портфейл от Пощенска банка

ONE  
WALLET  
by  
Postbank



Сканирай  
и сваля  
ONE wallet

30 ГОДИНИ  
Postbank

Download on the  
App Store

GET IT ON  
Google Play

Услугата е достъпна за всички клиенти на Пощенска банка и позволява дигитализация на платежни карти, издадени от банката.



# Изчезващи професии

Дигиталната революция ще намали нуждата от банкови чиновници, но и други дейности трябва да се тревожат от напредъка на технологиите

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Дигиталната революция в банковия сектор означава множество удобства и спестено време за клиентите. Но също така води и до сериозно разместване на трудовия пазар в сектора: нуждата от банкови чиновници, които да обслужват потребителите зад гише, ще намалее осезаемо, докато ще порасне нуждата от IT специалисти.

Напредъкът на технологиите неведнъж е изличавал цели професии: спомнете си само за собствениците на видеотеки или за телефонистките. Но сега този процес е на път драстично да се ускори заради очертаващия се бум на автоматизацията и изкуствения интелект. Невъзможно е да се предскаже с точност кои професии ще изчезнат покрай това, но лесно можем да очертаем 10, чиито перспективи не са особено добри.

**ШОФЬОРИ НА КАМИОНИ И ТАКСИТА.** Вече от госта години слушаме как автопилотите ще изместят хората зад волана. Това все още е далечна перспектива при леките автомобили. Но в товарните превози автоматизирани системи са много напреднали и вероятно ще ги видим в масова употреба още в това десетилетие.

Парадоксално, тези прогнози вече предизвикаха недостиг на шофьори, защото младите хора странят от тази професия. В момента само в Европа недостигат няколкостотин хиляди шофьори на камиони, и заплатите в сектора растат. Но расте и мотивацията да се намери заместваща технология.

**ТУРИСТИЧЕСКИ АГЕНТИ.** Още една вече загиваща професия. В миналото туроператорите ни спестяваха време, усилия и неизвестности. Но днес има хиляди сайтове и приложения, които вършат тяхната работа бързо, лесно и с по-ниска комисиона. Очакванията са заетостта в този сектор да спадне с още 26% през това десетилетие.

**КАСИЕРИ.** С напредъка на електронните разплащания, които се ускори още повече покрай Covid-19, нуждата от каси и хора, които да ги обслужват, намалява все повече. Да не говорим, че мнозина предричат и края на самите физически магазини - според тях в бъдеще ще пазаруваме от големи складове и ще получаваме храната си доставена директно вкъщи.



**КУРИЕРИ.** Това донякъде противоречи на предишната точка. Ако онлайн търговията и доставките растат с неугържими темпове, как могава е застрашена професията на куриера? Всъщност наистина е: десетки високотехнологични компании, от Amazon до Continental и Boston Dynamics, работят върху създаването на роботизирани машини за доставки - включително летящи. Хората имат бъдеще в тази професия единствено като доставчици на храна с леки превозни средства като велосипеди - тенденция, която също бе засилена много от Covid. Но тук те ще са принудени да приемат все по-ниска цена за труда си, за да останат конкурентни на машините.

**ПОЩАЛЬОНИ.** На практика тази професия вече е изчезнала. Писмата и телеграмите са безвъзвратно минало. Сметките за комунални услуги вече се изпращат по електронната поща и се плащат онлайн. А и сортирането на пратките се извършва от машини по-точно и несравнимо по-бързо. Пощальоните, които все още работят, го правят по други фронтове - като разносвачи на рекламни брошури или на куриерски пратки. Самите пощи, за да оцелеят, трябва да се пренасочат към куриерския бизнес.

**БИБЛИОТЕКАРИ.** В епохата на интернет и Kindle бихте сметнали библиотеките за отживелица. Все още не е така, поне докато огромните им каталози не бъдат дигитализирани - процес, който може да създаде заетост за съществуващите библиотекарски години напред. Но след това вече нуждата от тях ще опадне окончателно - освен ако не се преквалифицират като консултанти по търсене на информация.

**РИБОЛОВЦИ.** Натискът да се ограничи свободният риболов в океаните непрекъснато расте, защото много зони в тях са вече опустошени от свръхулова. Ако доминиращата в момента в световната политика "екологична" линия се запази, вероятно риболовът наистина ще бъде драстично свит и ще се разчита най-вече на рибните ферми.

**БРОКЕР НА НЕДВИЖИМИ ИМОТИ.** Откровено казано, при състоянието на този сектор в България не сме сигурни дали и в момента брокерите допринасят особено за потребителското изживяване. Покрай шепата професионалисти действат и пълчища аматьори, освободени от бариери като елементарната почтеност например. Но истината е, че нуждата от агентите по имоти намалява от ден на ден. Новите технологии позволяват не само безпроблемно търсене по стотици параметри, но и дистанционни 3D огледи на имотите без нужда от досадни обикалания. ■



С ПОГЛЕД  
към твоето бъдеще!



**Пенсионно осигуряване**  
**Животозастраховане**  
**Общо и здравно застраховане**



# Disappearing Professions

The digital revolution will reduce the need for bank clerks, but other activities need to worry about advances in technology as well

By KALIN ANGELOV / Photography SHUTTERSTOCK

**T**he digital revolution in the banking sector means many conveniences and time saved for customers. But it is also seriously shifting the labor market in the sector: the need for bank clerks to serve consumers behind the counter will be significantly reduced, while the need for IT professionals will increase.

Advances in technology have repeatedly wiped out entire professions: just think of video store owners or switchboard operators. But now this process is about to accelerate dramatically due to the impending boom in automation and artificial intelligence. It is impossible to predict exactly which professions will disappear along the way, but we can easily outline a few whose prospects are not very good.

**TRUCK AND TAXI DRIVERS.** We have been hearing for many years how autopilots will displace people behind the steering wheel. This is still a distant prospect for cars. But in freight, automated systems are very advanced, and we will probably see them in mass use as early as this decade.

Paradoxically, these forecasts have already caused a shortage of drivers, because young people shy away from this profession. There is currently a shortage of several hundred thousand truck drivers in Europe alone, and wages in the sector are rising. But the motivation to find a replacement technology is also growing.

**TRAVEL AGENTS.** Another dying profession. In the past, tour operators saved us time, effort and uncertainty. But today there are thousands of sites and applications that do the same job quickly, easily and with a lower commission. Employment in this sector is expected to fall by another 26% this decade.

**CASHIERS.** With the advancement of electronic payments, which has accelerated further with Covid-19, the need for cash registers and people to service them is decreasing. Not to mention that many predict the end of the physical stores themselves - according to them, in the future we will shop from large warehouses and receive our food delivered directly home.

**COURIERS.** This is somewhat contrary to the previous point. If online commerce and delivery are growing at an unstoppable rate, then how is the courier profession threatened? In fact, dozens of high-tech companies, from Amazon to Continental and Boston Dynamics, are working to create robotic delivery machines - including flying ones. People have a future in this profession only as suppliers of food with light vehicles such as bicycles - a trend that has also been greatly intensified by Covid. But here they will be forced to accept an ever lower price for their labor in order to remain competitive on the machines.

Advances in technology have repeatedly wiped out entire professions: just think of video store owners or switchboard operators. But now this process is about to accelerate

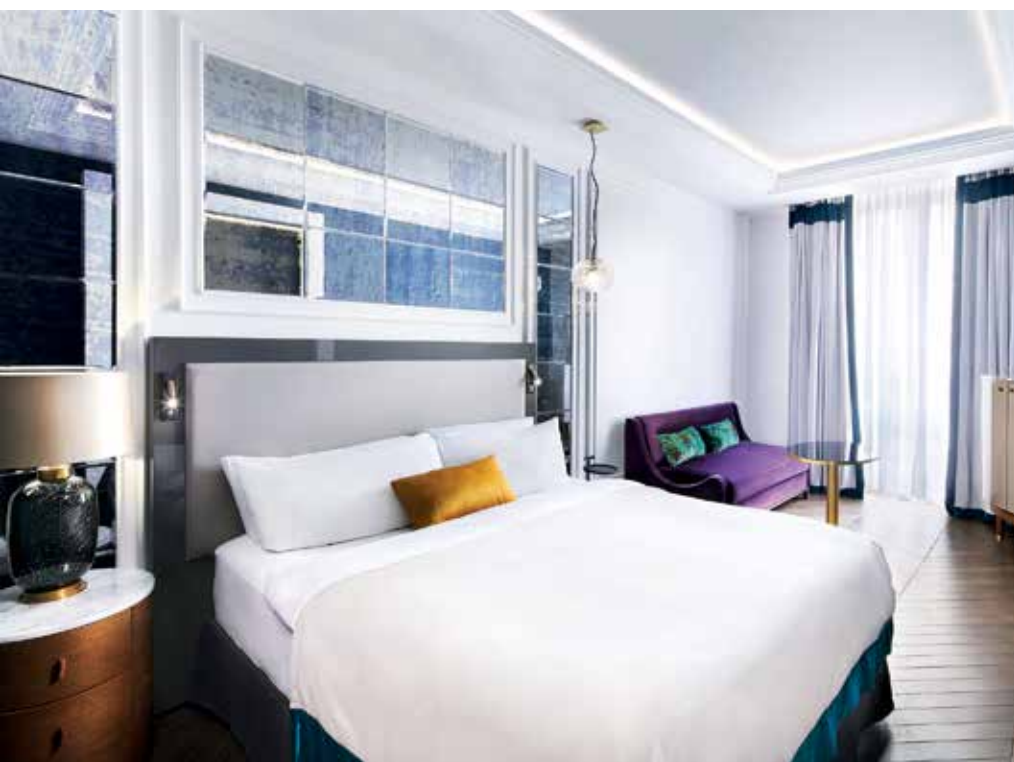
**POSTMEN.** In practice, this profession has already disappeared. Letters and telegrams are an irretrievable past. Utility bills are now emailed and paid online. And the sorting of shipments is done by machines more accurately and incomparably faster. Postmen who are still working do so on other fronts - as distributors of advertising brochures or couriers. The post offices themselves, in order to survive, must be redirected to the courier business.

**LIBRARIANS.** In the age of the Internet and the Kindle, you would consider libraries obsolete. This is still not the case, at least until their huge catalogs are digitized, a process that could create employment for existing librarians for years to come. But then the need for them will disappear completely - unless they retrain as information search consultants.

**FISHERMEN.** Pressure to restrict free fishing in the oceans is growing because many areas are already devastated by overfishing. If the currently dominant "ecological" line in world politics is maintained, it is likely that fishing will indeed be drastically reduced and humanity will rely mainly on fish farms.

**REAL ESTATE AGENT.** Frankly speaking, given the state of this sector in Bulgaria, we are not sure whether brokers are currently contributing particularly to the consumer experience. Along with a handful of professionals, there are hordes of amateurs freed from barriers such as elementary integrity.

But the truth is that the need for real estate agents is decreasing day by day. New technologies allow not only a seamless search for hundreds of parameters, but also remote 3D reviews of properties without the need for annoying tours. ■



# AN ICONIC LANDMARK OF SOFIA

In the heart of the Bulgarian capital, within a walking distance from its business and commercial districts and the Government Offices, Sofia Hotel Balkan, a Luxury Collection Hotel, is recognized as the city's grand hotel.

It features 240 beautifully appointed, soundproofed guest rooms, luxurious brand new rooms and magnificent suites with stunning views over the city.

Sofia Hotel Balkan offers emblematic meeting rooms for largescale conferences, majestic weddings, gala dinners and special events. The 1,419 sq. m total banqueting space in the hotel consists of 3 ballrooms and small meeting rooms with a total capacity of 1400 guests. The Royal Ballroom is a glittering space enhanced by natural light and glistening chandeliers. Enjoy the stunning panoramic view over Rotunda St. George, with the biggest capacity up to 650 guests for major conferences and sophisticated gala dinners. The twin ballrooms Serdica and Sredetz are naturally lit venues which add a sense of elegance to meetings and celebrations. Each hall has 230 sq. m. of space, with their high ceilings creating a refined atmosphere. The two ballrooms are complimented by a

stylish pre-function space, where guests can indulge in moments of delight with cocktails and coffee breaks.

The fully renovated ostentatious Restaurant "Labels" offers the best ingredients for an exceptional dining experience, a fine mixture between Continental cuisine and the renowned Bulgarian tradition in hospitality and smart service.

The new Lobby Bar "Basilica" with its art deco elements is an elegant and tempting venue where you can relish your morning coffee, midday lunch, after-work drink or have your business meetings.

Sofia Hotel Balkan is part of Marriott International and it belongs to The Luxury Collection brand, a curated ensemble of the world's most iconic hotels. As such it participates in the Marriott Loyalty Program with which every guest or event organizer, if a member, can earn and redeem points, enjoy elevated Elite benefits and consistent Elite status recognition across all Marriott brands.

Feel the authentic spirit of Bulgaria and create beautiful memories in this emblematic hotel.

5 Sveta Nedelya Square, 1000 Sofia, Bulgaria  
T +359 2 937 8787 E [reservation@sofiabalkan.net](mailto:reservation@sofiabalkan.net),  
[www.sofiabalkan.com](http://www.sofiabalkan.com)





## Липсата на кислород заради Covid-19 забави космическата индустрия

Една последица от пандемията от коронавирус се проявява на малко очаквано място: космическата индустрия. Покачването на пациентите пренасочва течния кислород от ракетите към болниците, което накара НАСА да обяви, че ще отложи изстрелването на следващия си спътник за наблюдение на Земята. „Хората са на първо място“, обяви Ричард Крейг, вицепрезидент по техническите и регулаторни въпроси на Асоциацията за състен газ на САЩ.

Следете бизнес трендовете онлайн:

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

[facebook.com/BloombergTVBG](https://facebook.com/BloombergTVBG)

**Bloomberg  
TV Bulgaria**



**ЦКБ Сила**  
пенсионноосигурително  
акционерно дружество

***С грижа за Вас!***



**ИЗБЕРИ ПОАД „ЦКБ-СИЛА“:**

**ПЪРВОТО РЕГИСТРИРАНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г.**

**КЪМ 30.06.2021 Г. – С 410 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И НАД 1,6 МИЛИАРДА ЛВ. УПРАВЛЯВАНИ  
НЕТНИ АКТИВИ В ПЕНСИОННИТЕ ФОНДОВЕ (ДАННИ НА КФН: [WWW.FSC.BG](http://WWW.FSC.BG)).**

**ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ДОБРОВОЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД ОТ МАРТ 1996 Г.,  
ОТ 2019 Г. ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ПРОФЕСИОНАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД.**

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





# ИЗТЕЗАНИЯ И ДАННИ

Каква е в действителност "българската следа" в скандала със Световната банка, и какво всъщност прозира под уж безпристрастните международни доклади

Текст РАДОСТИНА НИКОЛОВА / Фотография SHUTTERSTOCK



**А**ко изтезаваш данните достатъчно дълго, те ще признаят всичко. Думите са на покойния Роналд Коуз, британски икономист и нобелов лауреат. Независим доклад, публикуван в средата на септември, отправи сериозни обвинения именно в манипулация на данни в популярната класация на Световната банка Ease of Doing Business. Твърденията за натиск от страна на тогавашното ръководство начело с Кристилина Георгиева и Джим Йон Ким в полза на Китай доведоха до решението ранглистата да не бъде публикувана вече. Бившият български финансов министър Симеон Дянков също е замесен в скандала в качеството му на създател на класацията и съветник на Георгиева по време на мандата ѝ като главен изпълнителен директор на Световната банка. Самата Георгиева, която днес е председател на Международния валутен фонд, заяви, че "фундаментално не е съгласна" с обвиненията.

**ИЗКУШЕНИЕТО ДА СЕ ТЪРСИ "БЪЛГАРСКА ВРЪЗКА"** в международния скандал е голямо, но всъщност по всяка вероятност става въпрос за игри на влияние на много по-високо ниво и в по-широки мащаби. Обект на проверката са изданията на Doing Business за 2018 и 2020. Резултатът е доклад от 16 страници, изготвен от адвокатската кантора WilmerHale. Промените в методологията засягат основно позициите на Китай, но също така на Саудитска Арабия, Обединените арабски емирства и Азербайджан. Краткият доклад е любопитен, защото предоставя детайли не толкова за самата методология, колкото за начина на вземане на решения, свързани с класацията, а и като цяло в Световната банка. Детайлно са описани срещи между президента ѝ Джим Ким и представители на Китай, като ►



► прави впечатление, че високопоставени служители на СБ предоставят информация на китайските власти как би била позиционирана страната при различните изчисления. Така през октомври 2017 станало ясно, че Китай ще падне от 78-о до 85-о място в класацията. Офисът на президентът Ким поискал обяснение от отдела, който се занимава с проучванията, тъй като Китай "не е ок" с това. В отговор от отдела обяснили, че Китай действително се подобрява като абсолютни стойности, но другите държави в региона имат още по-добро представяне и го изпреварват.

**КЛАСАЦИЯТА ВЕЧЕ БИЛА ГОТОВА ЗА ПЕЧАТ**, когато от офиса на Ким настояли въпросът да се преразгледа, като се "управлява политическият му аспект". Следват редица срещи и разговори на високо ниво между екипите на Ким, Георгиева, отдела за проучвания и екипа, който отговаря за Doing Business. Обект на тези срещи е задачата да се подобри позицията на Китай, като обсъжданите варианти са да се включат данни за Хонконг или Макао, които да подсилят общата оценка, или пък да се даде по-голяма тежест на данните от Шанхай и Пекин. Тези варианти се оказват непримени, тъй като освен позицията на Китай, ще повишат и тези на други държави. На 17 октомври 2017 екипът на Doing Business е уведомен, че по нареждане на Георгиева Симеон Дянков "ще ръководи доклада до финално му публикуване". Така Дянков започва да работи с ръководството на екипа на Doing Business за изнамирането на данни, които да повишат позицията на Китай. В крайна сметка подобрените индикатори са три: стартиране на бизнес, плащане на данъци и законова рамка при получаване на кредит. Служител от екипа на Doing Business казва пред разследващите от WilmerHale, че последният индикатор бил перфектният инструмент за постигане на целта, заради различните експертни мнения и заради това, че законът е уникален за Китай, тоест промяна в оценката му няма да се отрази на други държави, понеже няма как да се направи сравнение. Тази промяна върши работа и в класацията за 2018 Китай запазва мястото си от предната година (78-о). Дянков е информиран и отговаря по имейл: "Отлична работа. Моля, продължете с публикуването на доклада".

Старши сътрудник от СБ казва в показанията си, че ръководството на Doing Business е "натиснало" данните в определена посока, за да отговори на геополитически съображения. През същата 2017 ръководството на Световната банка е заето с деликатни преговори за увеличение на капитала на



## Любопитно е, че Световната банка поръчва доклада на външната компания едва в началото на 2021. Имала е много основания да го стори и по-рано

банката, тъй като ключови държави, включително Китай, са обезпокоени за преизчисляването на дяловете заради по-големи финансови задължения. Въпросният старши сътрудник е получил благодарности от Георгиева за своята "проява на мултилатерализъм" - по думите му тя е намерявала за излезната раздразнена реакция от Китай по време на преговорите за увеличаване на капитала на банката.

**ЛЮБОПИТНО Е, ЧЕ СВЕТОВНАТА БАНКА ПОРЪЧВА ДОКЛАДА** на външната компания едва в началото на 2021. Имала е много основания да го стори и по-рано, защото класацията Doing Business е била обект на публични обвинения и прегу.

В началото на 2018 главният икономист на Световната банка и нобелов лауреат Пол Роумър подаде оставка, след като заяви, че рейтингът на Чили е бил манипулиран по време на управлението на президентката Мишел Башле и че класацията дава грешна представа за бизнес средата там. В продължение на няколко години, когато социалистката Башле уп-

равлява Чили, страната пропага в класацията, после се изкачва при управлението на консервативния Себастиан Пинера и отново пада, когато Башле се върща на власт. Според Роумър това е било заради промяна в методологията, а не заради влошаване на бизнес средата в Чили, при това причината можела да се търси в политически мотиви на служителите в СБ. Роумър, който днес е преподавател в Нюйоркския университет, използва скандала с Doing Business, за да подчертае отново, че тогавашното ръководство на банката, включително Георгиева и Дянков, не само са игнорирали неговите сигнали за изкривяване на методологията, но и активно са го "лишили от ръководните му функции". Роумър твърди, че тогава Георгиева му е попречила да спре доклада, в който е имало манипулации, и говори за култура на нечестност и заплахи. Заради това Роумър заявява, че дипломатията и науката не могат едновременно да просперират под един покрив и през 2019 препоръчва на бъдещия шеф на СБ да изнесе научните изследвания извън банката.

Центърът за глобално развитие, базиран във Вашингтон, е друг критик на класацията Doing Business. Според Джъстин Сандефър, старши икономист там, пробойните в методологията са в своята същност идеологически, защото отразяват пристрастия по отношение на гържавната намеса в икономиката. Сандефър, цитиран от Associated Press, твърди, че методологията на Doing Business не може правилно да оцени ползите от правителствените разходи или пък от политиките за защита на потребителите, и говори за много силен антирегулаторен и антиданъчен подход.

**СПОДЕЛЯНЕТО НА ОПРЕДЕЛЕНА ИКОНОМИЧЕСКА ИДЕОЛОГИЯ** само по себе си няма нищо лошо. Проблемът е, че класацията Doing Business се е превърнала във влиятелен фактор, който се взема предвид при големи и дългосрочни инвестиционни решения например. И когато към тази методология бъдат отправени толкова сериозни обвинения, че се стигне до прекратяването ѝ, вече всеки бъдещ доклад или публикация на Световната банка рискува да бъде компрометиран в зародиш. Освен това класация, която оценява индикатори, пряко свързани с действителна или бездействителна на правителства, рискува да си навлече гнева на "двойкаджии" в класирането.

"Doing Business е едно усилие на Световната банка, което има много сериозен академичен аспект и е един от големите източници на публикации в научната литература", обяснява икономистът Георги Ганев пред Bloomberg TV Bulgaria. "През годините тя беше полезна, защото успя да покаже на правителства по света, които искаха да правят реформи, къде са слабите им места и какво могат да направят", допълва той.

За добро или лошо, все още няма открит универсален шаблон за успешна икономическа политика в смисъла на вечния спор между леви и десни, за повече или по-малко гържава в икономиката. Така че ако има такова пристрастие в методологията на класацията, е редно то да бъде ясно заявено.

Това, за което е трудно да се спори, е растящото глобално влияние на Китай. "Много гържави по света, не само Китай, намират за нужно когато имат ресурс, да упражняват подобен натиск, да получават по едно рамо в подобен тип класации, най-често с някакви вътрешнополитически цели, за да могат да се похвалят, грубо казано", отбелязва Ганев. "Само че по някаква причина, и това за мен е основната новина, Световната банка е решила да стане малко по-кри-

тична спрямо Китай, отколкото беше го неотдавна. Защото проблемът с неверни данни от Китай, с леко напугване на класата за тяхното икономическо развитие, са отдавна известни и много се коментират. Има много сериозни различия в оценките, защото когато самата гържава не подава данни, на които вярваш, трябва да се работи с предположения и загадване. Досега Световната банка не изглеждаше да има големи проблеми с това, а пък сега изведнъж има", подчертава Ганев.

**В БЛИЗКИТЕ НЯКОЛКО ГОДИНИ СЕ ОЧАКВА** Поднебесната империя да стане първа световна икономическа сила, изпреварвайки САЩ. През кризисната 2020 Китай беше единствената голяма световна икономика, която успя да отчете ръст на БВП. Населението и компаниите там се върнаха към нормалния ритъм на живот много по-бързо от редица други гържави в Европа и Америка например. По данните на китайското правителство Covid-19 бе овладян много рано и през септември 2021 година новите регистрирани случаи на ден са едва около 50-60. Докато по-рано тази година Индия, също страна с милиардно население, изглеждаше на ръба на катастрофа.

В този смисъл съмненията около данните от Китай съществуват съвсем не отскоро. Пандемията само ги извади на преден план и за широката общественост. Преди това те бяха обект на дискусии основно сред икономисти и инвеститори, които искаха да извлекат полза от бързия растеж в азиатския гигант. Остават съмненията, че властите в Китай са забързали с уведомяването на СЗО за новия коронавирус, а после не са сътрудничили на външните експерти в установяването на произхода му.

**СКАНДАЛЪТ С DOING BUSINESS** безспорно е голям заради високите, наднационални нива, на които се развива, и на които очевидно Китай има лостове за влияние. Спирането на класацията е само една от мерките за потушаване на кризата. Какви ще са последиците за МВФ, който Георгиева оглавява, още не е ясно. Вероятно ще се изясни, когато има по-определена позиция от администрацията Джо Байдън. САЩ са най-големият акционер в МВФ със 17% - три пъти повече от всеки друг акционер, напомня Ерик Мартин в коментар по Bloomberg. А продължение на скандала по високите етажи на друга международна организация не би било добре дошло на фона на растящ глобален дълг и задълбочаващо се неравенство. ■

## ИНФОРМАЦИОННИ СИСТЕМИ „АПИС“ В ПОМОЩ НА БИЗНЕСА

*Ако не сте добре информирани в професията, рискувате да пропуснете добри възможности*

За да си осигурите информацията, която ежедневно Ви е необходима, за да не пропускате добри възможности, за да се ориентирате по-лесно в огромния облак от информация и да си вършите информирано и компетентно професионалните задължения,

**АПИС Ви предлага своите информационни системи**

Можете да им се доверите, тъй като вече 32 години българският пазар в областта на информационните технологии убедително доказва, че с качеството си, с обхвата си, поддържано в актуално състояние и добре структурирано съдържание, с богатата си функционалност продуктите и услугите на АПИС заемат лидерска позиция.

**Базовият продукт „АПИС ПРАВО“** винаги е на Ваше разположение, когато търсите закони и подзаконови нормативни документи, съдебна практика, ведомствени актове, законопроекти и др., както и полезни анотации на статии в специализирания печат.

Финансовите системи **„АПИС ФИНАНСИ“** и **„ЕВРО ФИНАНСИ“** са специализирани практически насочени софтуерни модули, които съдържат нормативните актове, действащи във финансовата и икономическата сфера на България и Европейския съюз.

В **„АПИС Финанси“** ще намерите всичко, което касае данъчното облагане, счетоводството, социалното и здравно осигуряване, работните заплати, пенсиите, републиканските и общински бюджети и извънбюджетни сметки, а също така управленски решения, одит и др. Продуктът предоставя логически препратки между отделните документи, регламентиращите ги нормативни и ведомствени актове и необходимите бланки и формуляри с възможност за автоматичното им отпечатване.

**„Евро Финанси“** обхваща икономическата и търговската дейност в регламентите и директивите на ЕС; европейска фискална, социална и бизнес практика, базирана на решенията и определенията на Съда на ЕС; полезна справочна информация, изчислителни модули, формуляри и образци, регламентиращи от ЕС.

**„АПИС РЕГИСТЪР+“** е информационна система за фирмите и организациите, която съдържа данните от официални публични източници на информация за търговците, сдруженията и фондациите, вписани в ТР, в регистъра на юридическите лица с нестопанска цел, и субектите по регистър БУЛСТАТ. Системата услужливо Ви предлага справка с пълната информация, включително и финансовите показатели от Годишните финансови отчети, за субектите, които Ви интересуват, и тяхната свързаност с други юридически лица. **Разширената услуга на продукта** – извадка от базата данни по зададени критерии, може да се ползва за маркетингови цели.

Модулът **„ФИРМЕН АНАЛИЗ“**, съвместно разработен с MMD Partners, е нов клас продукт за подпомагане на стратегическата и оперативна маркетингова дейност на фирми и организации, който дава възможност на потребителите по зададен критерий или група от критерии, да използват данни от счетоводните отчети на фирмите, предоставени като структуриран финансов анализ в табличен или графичен вид.

Във връзка с прилагането и спазването на регламентите в **Закона за мерките срещу изпирането на пари**, АПИС, в партньорско съучастие с адвокатското съдружие „Ърнст и Янг“, разработи най-новия информационен продукт **„AML АСИСТЕНТ“**. Целта на системата е да подпомага ползвателите я да разработят и изградят собствена политика на съответствие с изискванията на регламентите. Тя предоставя достъп до информация за действащата правна рамка в България и Европейския съюз, добрите практики, образци на документация, коментари и идентифицираща информация.

Повече информация за продуктите и услугите на АПИС можете да намерите на [www.apis.bg](http://www.apis.bg)

Сертификат по ISO 9001 – 2015





# TORTURES AND DATA

What is in fact the "Bulgarian trace" in the scandal with the World Bank, and what actually appears under the supposedly impartial international reports

By RADOSTINA NIKOLOVA / Photography SHUTTERSTOCK

If you torture the data long enough, it will confess to anything. The words are of the late Ronald Coase, a British economist and Nobel price laureate. An independent report, published in mid-September, made serious allegations of data manipulation in the popular Ease of Doing Business ranking, created by the World Bank. Suspicions of pressure from the then leadership, led by Kristalina Georgieva and Jim Yong Kim, in favor of China, led to the decision not to publish the rankings anymore. Former Bulgarian Finance Minister Simeon Djankov was also involved in the scandal as the list's creator and adviser to Georgieva during her term as World Bank chief executive. Georgieva herself, who is chairing the International Monetary Fund today, said she "fundamentally disagrees" with the allegations.

**THE TEMPTATION TO LOOK FOR A "BULGARIAN CONNECTION"** in an international scandal is great, but in fact it is probably a

game of influence at a much higher level and on a larger scale. The subject of the inspection are the editions of Doing Business for 2018 and 2020. The result is a 16-page report prepared by the law firm WilmerHale. The changes in the methodology mainly affect the positions of China, but also of Saudi Arabia, the United Arab Emirates and Azerbaijan. The short report is interesting because it provides details not so much about the methodology itself as about the way decisions are made related to the rankings. And also about the World Bank as a whole. Meetings between its President Jim Kim and representatives of China are described in detail, noting that high-ranking WB officials provide information to the Chinese authorities on how the country would be positioned in the various calculations. Thus, in October 2017, it became clear that China will fall from 78th to 85th place in the ranking. President Kim's office has asked for an explanation from the research department, as China is "not OK" with that. In response,

the department explained that China is indeed improving in absolute terms, but other countries in the region have an even better performance and are ahead of it.

**THE RANKING WAS ALREADY READY FOR PRESS** when Kim's office insisted that the issue be reconsidered by "managing its political aspect." A series of high-level meetings and talks followed between Kim's teams, Georgieva, the research department, and the team in charge. The purpose of these meetings was to improve China's position, with options to include data on Hong Kong or Macao to strengthen the overall assessment, or to give more weight to data from Shanghai and Beijing: These options proved to be inapplicable, as in addition to China's position, they would increase those of other countries. On October 17, 2017, the Doing Business team was informed that by order of Georgieva Simeon Djankov "will lead the report until its final publication." Thus, Djankov began working with

the management of the Doing Business team to find data that would increase China's position, and in the end the improved indicators were three: starting a business, tax collection and legal framework for obtaining a loan. A Doing Business official told WilmerHale investigators that the latter indicator was the perfect tool to achieve the goal, because of the different expert opinions and because the law is unique to China, meaning a change in its assessment will not affect other countries. This change worked and in the ranking for 2018 China retained its place from the previous year (78th). Dyankov was informed and replied by e-mail: "Excellent work. Please proceed to publish the report."

A senior WB associate said in his testimony that the management of Doing Business had "pushed" the data in a certain direction to respond to geopolitical considerations. In the same 2017, the World Bank's management was busy with delicate negotiations to increase the bank's capital, as key countries, including China, were worried about the recalculation of shares due to higher financial obligations. The senior associate in question received thanks from Georgieva for his "manifestation of multilateralism" - in his words, she hinted at the avoided irritated reaction by China during the negotiations to increase the bank's capital.

**IT IS CURIOUS THAT THE WORLD BANK DID NOT ORDER THE REPORT** from the external company until the beginning of 2021. It had many reasons to do so earlier, because the Doing Business ranking has been the subject of public accusations before.

In early 2018, World Bank chief economist and Nobel laureate Paul Roemer resigned after saying that Chile's rating had been manipulated during the presidency of Michelle Bachelet and that the ranking gave a misconception about the business environment there. For several years, when the socialist Bachelet ruled Chile, the country failed in the rankings, then rose under the rule of the conservative Sebastian Pinera and fell again when Bachelet returned to power. According to Roemer, this was due to a change in methodology, not due to the deterioration of the business environment in Chile, and the reason could be found in the political motives of WB employees. Roemer, now a professor at New York University, used the Doing Business scandal to reiterate that the bank's management at the time, including Georgieva and Djankov, not only ignored his signals to distort the methodology, but also actively "deprived" him of its managerial functions. Roemer claims that Georgieva then prevented him from stopping the report, which was manipulated, and speaks of a culture of dishonesty and threats. That is why Roemer stated that diplomacy and

science cannot prosper under one roof at the same time, and in 2019 he recommended to the future head of the World Bank to take research outside the bank.

The Washington-based Center for Global Development is another critic of the Doing Business ranking. According to Justin Sandefur, a senior economist there, the breakthroughs in the methodology are inherently ideological because they reflect biases toward government intervention in the economy. Sandefur, quoted by the Associated Press, argues that the Doing Business methodology cannot properly assess the benefits of government spending or consumer protection policies, and speaks of a very strong anti-regulatory and anti-tax approach.

**SHARING A CERTAIN ECONOMIC IDEOLOGY** is not a bad thing in itself. The problem is that the Doing Business ranking has become an influential factor that is taken into account in large and long-term investment decisions, for example. And when this methodology is accused so seriously that it is discontinued, any future World Bank report or publication risks being compromised in its infancy. In addition, a ranking that evaluates indicators directly related to the actions or inactions of governments risks incurring the wrath of the ones that got a low ranking.

"Doing Business is an effort of the World Bank, which has a very serious academic aspect and is one of the major sources of publications in the scientific literature," economist Georgi Ganey told Bloomberg TV Bulgaria. "Over the years, it has been useful because it has been able to show governments around the world that wanted to make reforms, where their weaknesses are and what they can do," he added.

For better or worse, there is still no universal template for a successful economic policy in the sense of the eternal dispute between left and right, for a more or less state in the economy. So if there is such a bias in the ranking methodology, it should be clearly stated.

What is difficult to argue is China's growing global influence. "Many countries around the world, not just China, find it necessary, when they have the resources, to exert such pres-

sure, to get one shoulder in a similar type of rankings, most often with some domestic political goals, so that they can boast, roughly speaking", notes Ganey. "But for some reason, and this is the main news for me, the World Bank has decided to become a little more critical of China than it was until recently. Because the problem of incorrect data from China, with a slight powdering of the numbers for their economic development, have long been known and much commented on. There are very serious differences in assessments, because when the state itself does not provide data that you believe in, you have to work with assumptions and divination. Until now, the World Bank did not seem to have big problems with this, but now it suddenly does," Ganey stressed.

**IN THE NEXT FEW YEARS, CHINA IS EXPECTED** to become the world's first economic power, ahead of the United States. In the crisis of 2020, China was the only major world economy that managed to report GDP growth. The population and companies there returned to the normal rhythm of life much faster than a number of other countries in Europe and America, for example. According to the Chinese government, Covid-19 was controlled very early and in September 2021 the new registered cases per day were only about 50-60. Whereas earlier this year, India, also a country with a population of billions, looked on the brink of disaster.

In this sense, doubts about China's data are not recent. The pandemic only brought them to the forefront for the general public. Previously, they were the subject of discussions mainly among economists and investors who wanted to benefit from the rapid growth of the Asian giant. Doubts remain that the Chinese authorities were late in notifying the WHO of the new coronavirus and then did not cooperate with external experts in establishing its origin.

**THE DOING BUSINESS SCANDAL** is undoubtedly great because of the high, supranational levels at which it is developing, and at which China obviously has leverage. Suspension of the ranking is only one of the measures to quell the crisis. It is not yet clear what the consequences will be for the IMF, which Georgieva heads. It will probably become clear when there is a more definite position from the Joe Biden administration. The United States is the largest shareholder in the IMF with 17% - three times more than any other shareholder, reminds Eric Martin in a comment to Bloomberg. A continuation of the scandal on the upper echelons of another international organization would not be welcome against the background of growing global debt and deepening inequality. ■

It is curious that the World Bank did not order the report from the external company until the beginning of 2021. It had many reasons to do so earlier



# НЕ МОЖЕ АЛГОРИТМИТЕ ДА РЕШАВАТ ВМЕСТО НАС КОЕ Е ИСТИНА

Тодор Янев, управител на "Янев & Янев" и председател на борда  
на Worldcom Public Relations Group

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ИВАЙЛО ПЕТРОВ

**Г**-н Янев, последната година и половина беше катастрофална за някои индустрии, и златна ера за други. Къде се нарежда PR-секторът в тази скала?

Секторът на комуникациите според мен е във възход. Може би в началото на пандемията имаше известни опасения, че корпорациите ще намалят бюджетите за маркетинг и PR. Но към днешна дата се забелязва ръст. Кое е обяснимо с нуждата на компаниите да комуникират всичките промени, които се случват - както към потребители и партньори, така и към собствениците си екипи.

Дълги години "съдържание" бе най-често повтаряната мантра в PR индустрията. Но сега вече всички създават съдържание. Кое е следващото "голямо нещо" в пиара?

Съдържанието е и ще остане основата на комуникацията, но въпросът продължава да бъде дали това съдържание е качествено и обективно. В бързата, кратка комуникация и в социалните мрежи има значителна манипулация на обществото в зависимост от интересите на създателя на съдържанието. Масштабите на това явление са плашещи. Обществата се оказаха неподготвени да противостоят на манипулацията,

отричането на науката, фактите, авторитетите. Оказахме се без имунитет срещу вируса на манипулацията.

Затова "следващото голямо нещо" ще бъде именно как да върнем обективното и стойностно съдържание. И как то да бъде интересно и полезно. В България имаме сериозен проблем с комуникирането на важните теми. То остава твърде повърхностно, забелязва се едно плиткознание, ако мога да се изразя така. Конкретните теми не се разбират в дълбочина. Като че се опитваме да докажем на себе си, че можем без познанието, без постиженията на човешкия ум и дух. Не, не можем.

Това вероятно е проблем и на медийната среда, на посредниците в преноса на информация?

Точно така. Търсенето непременно на бърз, емоционален ефект, опростяването на комуникацията до нивото на импулсивни реакции. Има обаче и други причини. Законове, конюнктурни. За мен например, основен проблем в България във връзка с телевизионното отразяване си остава забраната за използване на имената и брандовете на големите компании. Нещо, което PR-индустрията в страната от дълги години коментира и ►

WORLD COM PUBLIC RELATIONS GROUP е международна мрежа от независими PR агенции, която има членове от 49 държави, офиси в 115 града по света и общ годишен приход от над 300 милиона щатски долара. Групата е основана през 1988, но всъщност корените ѝ водят до 1951, когато три независими PR агенции в Канада обединяват сили, за да обслужват националните си клиенти под общ бранд.



► дебатира със Съвета за електронни медии и с всички участници на пазара. Това неспоменаване на определени брангове води до ценностен проблем. Не показваме добрите примери, не насърчаваме успеха, социалната отговорност на бизнеса, не вдъхновяваме младите хора. В допълнение, в България публиката познава само някои отделни сектори на бизнеса: фармация, IT, строителство... Но пропуска други, много интересни сектори, и не знае за някои много успешни български компании, за възможностите, които те предоставят. Добър пример е секторът на етеричните масла - индустрия, която се развива много бързо в световен мащаб, а България е лидер в нея. Но и в този сектор се среща характерният български проблем: компаниите не искат да си партнират, защото си нямат доверие. Ако изкараме това на повърхността и целеустремено работим за развитието на този сектор, бихме могли да постигнем още по-големи успехи.

**Малко хора всъщност знаят, че България преди няколко години изпревари Франция като световен лидер в производството на лавандула...**

Да, България е лидер в производството на лавандула, а също така се развива в дестилането на редица други местни и вносни култури. Опитваме се да обединим всички участници на този пазар с цел да създадем бранд „Дестилирано в България“, който да затвърди добрата



репутация на българския дестилационен сектор, да го направи по-предвидим и да го постави на световната карта като едно от най-добрите места за развитие на този бизнес.

И в други сектори има подобни "диаманти" - чисто български компании с голям мащаб, с инвестиции в нови, собствени разработки. Но за тези компании се говори малко, те не са известни на младото поколение и не са разпознавани като привлекателни работодатели. Кое е сериозен казус.

Възможно ли е част от проблема да се

крие и в собственото нежелание на някои компании да привлечат внимание, поради особености на бизнес средата в България? Абсолютно сте прав. Доскоро това бе основен проблем и сме имали редица клиенти, които умишлено не са търсели публичност. Но мисля, че вече сме в период на промяна, на отвоюване на „нормалността“ и се надявам, че скоро ще започнем да разказваме историите на успеха, впрочем не само в сферата на бизнеса, но и на науката, културата, спорта. Замислих се върху това и по повод проекта на Кристо за опаковането на Триумфалната арка в Париж. Той е във всички световни медии, и ще остане в съзнанието на всеки, който го е видял. Но ние не просто не успяваме да се възползваме от подобни постижения, а хабим обществена енергия в тяхното отричане.

**Темата за националния брандинг се предвдига от много години, но като цяло до момента не е обличана в реални действия. Чия трябва да е според вас инициативата за една активна стратегия в тази област?**

Инициативата трябва да е на лидерите - в институциите, в бизнес секторите. Трябва да намерим правилния начин да обединим усилията им, и да приемем няколко акцента, които да комуникираме последователно. Ще ви дам пример с една много стара индустрия: на хидроелектрическите централи, на практика първият възобновяем източник на енергия. В последните десетилетия това е забравен гигант. Появиха се два основни конкурента при възобновяемите източници - слънчеви и вятърни централи, които

инвестираха сериозни суми в маркетинга и лобиране. Така се стигна до етап, в който имиджът на хидроенергията е вложен за сметка на другите две индустрии. За 2020 година само соларният сектор е инвестирал около 360 милиона евро в маркетинг, докато за хидроенергетиката цифрата е едва около 1 милион.

**В момента всъщност в Европа започва да се разгръща една очевидно лобистка кампания срещу водноелектроенергетическите централи, които затруднявали миграцията на водните организми и пречели на биоразнообразието. Свързано ли е това с факта, че основни производители на оборудване за вятърна и соларна енергетика са страни извън ЕС, начело с Китай?**

При всяка от тези три индустрии има определени казуси с въздействието върху околната среда. Но реалността е, че хидроенергетиката, вятърните и соларните централи трябва да работят съвместно. ВЕЦ са естествен балансатор на системата, съществуват от един век и не си представям как светът ще реши да затвори една стогодишна и чиста индустрия. Впрочем забелязва се, че тази атака е концентрирана най-вече върху нашия регион, Централна и Източна Европа. Защо не се говори за подобен проблем в страни като Норвегия, които имат изключително много водноелектроенергетически централи, не се наемам да кажа.

"Показателно е, че фондовете за ESG инвестиции привличат все повече инвеститори... В следващите 5-10 години правенето на бизнес при съобразяване на ESG факторите ще стане абсолютно задължително за всяка уважаваща се компания"

**Информационната претовареност на публиката става все по-голяма, и води до бум на съвсем кратки и с минимум съдържание форми като краткото видео на TikTok или Instagram Reels. Как се общува с публиката, която ти отделя най-много минута внимание?**

От една страна, е полезно и важно да можем да предоставяме ценната информация кратко и ясно. От друга, живеем във все по-сложен свят и ако разчитаме само на кратката информация, това води до твърде едностранчивото му разбиране. Тук трябва да намерят място методи като т. нар. behavioral communication,

поведенческата комуникация, която търси правилните термини и подходи, за да предизвика интереса на читателя или потребителя на информацията. Тя може да използва малки, кратки, но последователни стъпки, които действат с наслагване.

Но все пак продължавам да твърдя, че традиционните медии са длъжни да намерят правилния начин да доставят структурирана, анализирана и обективна информация до читателите. Потребителите, от своя страна, трябва също да идентифицират за себе си основни носители на тази информация. Проблемът днес е, че има прекалено много канали, и хората трудно определят кои от тях са достоверни. Но, от друга страна, нека не подценяваме публиката и нейната способност да разграничава каналите за забава и за информиране. Сигурен съм, че повечето хора, които търсят информация по важна за тях тема, в личен или професионален план, надали ще си послужат с TikTok.

**Проф. Колин Крауч, нашумелият британски социолог, наскоро гостува по Bloomberg TV Bulgaria, и между другото каза: в младостта ми източниците на информация бяха малко, но представяха много гледни точки и човек можеше, отсявайки ги, да намери своята. Днес източниците на информация са безброй, и човек може да се информира само от такива, които изцяло споделят неговия мироглед, без изобщо да се сблъска с други гледни точки. Как PR индустрията би могла да се справи с т. нар. cancel-култура?**

Това е труден въпрос. Отговорът, както обикновено, се свежда до това да се полагат повече усилия. И по отношение на съдържанието, и по отношение на каналите и интензитета на комуникацията. Нашите възгледи се формират на база на различни фактори, но не е ли един от тях познанието? Смятам, че е нужно да се полагат повече усилия в комуникирането с публиката на обективни факти и достоверни данни. Те не нарушават свободата на индивида да формира мироглед, а я предпоставят. Мотото на "Янев и Янев" е един цитат от Гюте: „Човек вижда толкова, колкото знае“. Човек може да върва в една гледна точка, но опозицията на тази гледна точка трябва да намери правилния канал и правилния брой казвания, така че да бъде чута. Трябва да се използват едновременно няколко канала на комуникация.

Cancel-културата няма да изчезне. Но остава старото правило: който вика най-силно, печели. В съвременния прочит това означава винаги да отговаряш в ринга на комуникацията. Да не избягваш схватките. Но и да не губиш на терена на съдържанието.

Cancel-културата няма да изчезне. Но остава старото правило: който вика най-силно, печели. В съвременния прочит това означава винаги да отговаряш в ринга на комуникацията. Да не избягваш схватките. Но и да не губиш на терена на съдържанието.

**ESG - Environmental, Social, and Corporate Governance - е една от главните посоки за развитие на PR-сектора за следващите няколко години. Доста дълго темата за устойчивостта сякаш не беше толкова актуална в България, колкото на западните пазари. Промени ли се това?**

Несъмнено. През 2021 година вече виждаме публично говорене по тази тема в България. Компании и лидери навлизат в голямата тема ESG. Това се отнася и до нас: вече разработваме ESG стратегии за наши клиенти. Важно е да се разбере, че ESG не означава да правиш социални кампании. Това е нов начин на мислене в бизнеса, всъщност е нов начин на правене на бизнес.

Показателно е, че фондовете за ESG инвестиции привличат все повече инвеститори. Зелените облигации, които някои компании издават, се пласират бързо, макар обикновено да са с по-ниска доходност. Тоест бизнесът върва все повече в устойчивите инвестиции, в прозрачните компании. В следващите 5-10 години правенето на бизнес при съобразяване на ESG факторите ще стане абсолютно задължително за всяка уважаваща се компания.

В България все още има и скептицизъм към ESG. Някои казват, че това е просто още един канал за т. нар. greenwashing. Но ние виждаме ефектите от тази политика. На Запад ESG съществува вече повече от десетилетие и вече има доказани резултати. Според мен, именно на тях се основават и новите законодателни инициативи на ЕС.

Хубавото е, че у нас вече се говори по темата. Защото имаше опасност да стане като с GDPR - немалко български компании започнаха да мислят за начина, по който работят с лични данни, няколко дни преди регламентът да влезе в сила. ►



► Въпросът е в това как компаниите ще възприемат тази тема – като ценностен избор или като регулаторна тежест. В дългосрочен план, успехът ще е на страната на първите.

**Неотдавна бяхте избран и за председател на World com Public Relations Group, водещата световна мрежа от независими PR консултанти. Разкажете ни повече за тази нова роля.**

Worldcom е глобална мрежа от независими агенции, с членове от цял свят. Работим върху създаването на правилната среда за комуникиране, и върху предоставянето на решения на глобално ниво.

Нашите партньори познават много добре собствения си пазар и това дава уникалното предимство на Worldcom като глобален партньор. Защото правенето на една европейска или световна кампания не може да се случи с едни и същи лозунги и послания навсякъде. Това просто не работи.

Освен това мрежата на Worldcom е изключително полезна като начин за обмяна на добри практики и за идентифициране на нови атрактивни ниши.

Трябва да спомена и Worldcom Confidence Index – един голям проект, с който набираме информация от действията на бизнес лидерите в глобален мащаб. Следим какво казват влиятелните CEO, CFO, CMO от цял свят. Изкуственият интелект ни помага да анализираме тази огромна база данни и да следим как динамично се променя степента на увереност на бизнес лидерите а оттам и поведението на компаниите.

**Една от основните експертизи на "Янев и Янев" е политическият маркетинг. Вие самият сте магистър по политическа икономика от London School of Economics. Как оценявате готовността на българския политически сектор да приема съвети?**

"Янев и Янев" се занимава с политически PR, макар не чак толкова активно в последните няколко години. Но за нас е особено важно да следим политическата обстановка - не само в България, но и в цял свят, за което отново членството в WorldCom е изключително ценно. За една PR агенция е голямо предимство да следи и разбира глобалните тенденции и да може с широк поглед да оценява как те биха повлияли на клиентите ѝ. По този начин повишаваме добавената стойност. Иначе някои от нашите политици много внимателно слушат пиарите си. Други - не толкова. Но това е процес, разбира се, и отново е въпрос на доверие.

**"Социалните медии са новите универсални магазини" - често чуваме това**

"Всеки, който търси достоверна информация, ще трябва да намери своите надеждни канали. И да плаща за тях. Онези, които не са склонни да плащат, рискуват да останат в капана на тази едностранчивост и неинформираност, за която стана дума"

**от водещи PR експерти. Очаквате ли ролята им да продължи да расте? И тревожна ли е такава нарастваща концентрация на влияние, на реклама и PR в едни почти безотчетни структури?**

Да, смятам, че тази концентрация е тревожна. В крайна сметка обаче това е избор на читателя. Доколко обществото ще продължи да взема участие в тези социални мрежи, и дали ще ги използва за полезни неща, или за манипулации, зависи от нас самите. Технологията няма да спре да се развива - ето, сега влизаме в ерата на 5G, изкуственият интелект все повече напредва...

Тревожното е именно, че социалните мрежи са неотчетни. Не само в смисъла, който влагат вие, а и защото е много трудно да се прецени кой и с каква цел създава съдържание, и да се отчете реалният ефект, който една кампания може да постигне. Виждаме харесвания, виждаме коментари, виждаме хейт, но какво остава в съзнанието на потребителите, не е ясно.

Характерна особеност, най-вече в България, е, че потребителите на социалните мрежи не се опитват да са особено конструктивни, а по-скоро се стремят да осмееят, да критикуват...

**Медиите бяха една от големите жертви на интернет и на общодостъпната безплатна информация. Но сега социалните мрежи крадат все повече от рекламните им приходи и ги принуждават да при-**

**бягват към Paywall или други начини да осребряват съдържанието си. Отваря ли това ниша за нови играчи? Изобщо как виждате бъдещето на медиите?**

Мисля, че достоверността и качеството на информацията остават ключови. Всеки, който търси достоверна информация, ще трябва да намери своите надеждни канали. И да плаща за тях. Онези, които не са склонни да плащат, рискуват да останат в капана на тази едностранчивост и неинформираност, за която стана дума. Популярното изречение: „когато продуктът е безплатен, вие сте продуктът“ е голяма степен вярно.

Остава и въпросът за количеството на медиите. PR агенциите правят медиен мониторинг. Но медиите са вече толкова много, че ако аз трябва да следя публикациите за 10 или 15 различни компании, това би погълнало цял ден. И то без да включваме в това социалните мрежи. А напоследък, покрай политическата дестабилизация в страната, непрекъснато се появяват нови и нови сайтове, много с абсолютно фалшиво съдържание...

**Натискът срещу социалните мрежи да се справят с фалшивите новини постоянно расте. Но правилен ли е този възсъщност? Има ли Facebook - или който и да било друг - авторитета сам да решава кое е истина? Не рискуваме ли в името на борбата с фалшивите новини да създадем една безпрецедентна цензура?**

Тук влизаме и в сферата на самообучаващия се изкуствен интелект. Има любопитен пример от времето на кампанията преди референдума за Brexit. Тогава подобен изкуствен интелект бе използван да анализира цялата информация в медиите и на нейна база да прогнозира резултатите от вота.

Няколко дни преди референдума обаче бе убита депутатката Джо Кокс - и тогава изкуственият интелект блокира. Както се оказа, защото просто не е знаел какво е убийство. Да оставим изкуствения интелект да преценява кое е истина и кое - лъжа, очевидно крие много големи рискове. Така че експерименти с алгоритми могат и да са полезни, но на тях не може да се разчита. Не вярвам и в това, че вървим към безпрецедентна цензура, тя би била в другия край на махалото на манипулацията и фалшивите новини. Вярвам в здравия разум и в смисъла от сблъсъка на аргументи.

Когато ние се сблъскваме с кризисни ситуации, на спор между две компании например, препоръчваме да има силна комуникация - колкото повече, толкова по-добре. С увеличаването на качествената комуникацията обществото по-лесно може да прецени къде е истината. ■

# SEA GARDEN BURGAS

EXQUISITE PROPERTY  
&  
EXCEPTIONAL SERVICE  
*for Your business event.*

**WWW.HOTELPRIMORETZ.BG**

+359 56 8 12345 / info@hotelprimoretz.bg / #Primoretz



# ALGORITHMS CANNOT DECIDE FOR US WHAT IS TRUE

Todor Ianev, Managing Director of Janev & Janev and chair of the Board of Worldcom Public Relations Group

By KONSTANTIN TOMOV / Photography IVAYLO PETROV

**M**r Yanev, the last year and a half has been disastrous for some industries, and a golden age for others. Where does the PR sector rank on this scale?

The communications sector, in my opinion, is on the rise. Perhaps at the beginning of the pandemic there was some concern that corporations would cut marketing and PR budgets. But to date there has been growth. Which can be explained by the need for companies to communicate all the changes that are happening - both to consumers and partners and to their own teams.

**For many years, "content" was the most repeated mantra in the PR industry. But now everyone is creating content. What is the next "big thing" in PR?**

Content is and will remain the foundation of communication, but the question remains whether that content is of quality and objectivity. There is significant manipulation of the public in fast, short communication and on social media depending on the interests of the content creator. The scale of this phenomenon is frightening. Societies have proved unprepared to resist manipulation, the denial of science, facts and authority. We have

found ourselves immune to the virus of manipulation.

Therefore, the "next big thing" will be precisely how to bring back objective and valuable content. And how to make it interesting and useful. In Bulgaria, we have a serious problem with communicating the important issues. It remains too superficial; there is a shallowness, if I may say so. Specific topics are not understood in depth. It is as if we are trying to prove to ourselves that we can do without knowledge, without the achievements of the human mind and spirit. No, we cannot.

**This is probably also a problem of the media environment, of intermediaries in the transmission of information.**

Exactly. The constant search for quick, emotional effect, the simplification of communication to the level of impulsive reactions. But there are other reasons. Legal, conjunctural. For me, for example, the main problem in Bulgaria in relation to television coverage remains the ban on using the names and brands of big companies. Something that the PR industry in the country has been commenting and debating for many years with the Council for Electronic Media and with all market players. This non-mentioning of certain brands

leads to a value problem. We do not show the good examples, we do not promote success, social responsibility of business, and we do not inspire young people. In addition, in Bulgaria, the public knows only some individual business sectors: pharmaceuticals, IT, construction... But it misses other, very interesting sectors, and does not know about some very successful Bulgarian companies, about the opportunities they provide. A good example is the essential oils sector - an industry that is developing very fast worldwide and Bulgaria is a leader in it. But in this sector, there is also the typical Bulgarian problem: companies do not want to collaborate with each other because they do not trust each other. If we bring this to the surface and work purposefully to develop this sector, we could achieve even greater success.

**Few people actually know that Bulgaria overtook France as the world leader in lavender production a few years ago.**

Yes, Bulgaria is a leader in lavender production and is also developing in the distillation of a number of other local and imported crops. We are trying to unite all the players in this market in order to create the brand "Distilled in Bulgaria", which will consolidate the good reputation of the Bulgarian distillation sector, make it more predictable

WORLD.COM PUBLIC RELATIONS GROUP is an international network of independent public relations companies, with members in 49 countries and 115 cities, and a combined annual revenue of over 300 million US dollars. The group was established in 1988 but can trace its roots back to 1951 when three PR firms in Canada joined forces to serve national clients under the same banner.



and put it on the world map as one of the best places to develop this business.

There are similar "diamonds" in other sectors - purely Bulgarian companies with a large scale, with investments in new, own developments. But these companies are little talked about; they are not known to the younger generation and are not recognised as attractive employers. Which is a serious case.

**Is it possible that part of the problem lies in the reluctance of some companies to attract attention due to the peculiarities of the business environment in Bulgaria?**

You are absolutely right. Until recently, this has been a major problem and we have had a number of clients who have deliberately not sought publicity. But I think that we are already in a period of change, of reclaiming "normalcy" and I hope that we will soon start telling success stories, not only in business, but also in science, culture, sports. . I was thinking about this in connection with Christo's project for the wrapping of the Arc de Triomphe in Paris. It is in the entire world's media, and will remain in the minds of everyone who has seen it. But we not only fail to capitalise on such achievements, we waste public energy in denying them.

**The issue of national branding has been chewed over for many years, but has generally not been dressed up in real action. Who do you think should take the initiative for an active strategy in this area?**

The initiative should be with the leaders - in the institutions, in the business sectors. We need to find the right way to unite their efforts, and adopt a few accents to communicate consistently. I will give you an example of a very old industry: that of hydroelectric power plants, practically the first renewable energy source. In recent decades, it has been a forgotten giant. Two major competitors in renewables, solar and wind, have emerged and invested heavily in marketing and lobbying. This has led to a stage where the image of hydropower has deteriorated at the expense of the other two industries. For 2020, the solar sector alone has invested around EUR 360 million in marketing, while the figure for hydropower is only around EUR 1 million.

**Currently, a blatant lobbying campaign is actually beginning to unfold in Europe against hydropower plants, which have hampered the migration of aquatic organisms and interfered with biodiversity. Does this have anything to do with the fact that the main producers of**

**equipment for wind and solar energy are non-EU countries, led by China?**

In each of these three industries, there are certain environmental impact cases. But the reality is that hydropower, wind and solar have to work together. Hydropower is a natural balancer of the system, it has been around for a century, and I cannot imagine how the world is going to decide to shut down a century-old clean industry. It is noticeable, by the way, that this attack is concentrated mainly on our region, Central and Eastern Europe. Why a similar problem is not being talked about in countries such as Norway, which have a great many hydroelectric power stations, I do not presume to say.

**The information overload of the audience is getting bigger, and it leads to the boom of very short forms with minimum content like the short video on TikTok or Instagram Reels. How do you engage with an audience that gives you the minutest attention?**

For one, it is helpful and important to be able to deliver valuable information concisely and clearly. On the other hand, we live in an increasingly complex world, and relying only on brief information leads to understanding it too one-sidedly. This is where methods such as behavioural ►



► communication that looks for the right terms and approaches to pique the interest of the reader or user of the information, must find a place. It can use small, short but consistent steps that work with overlays.

But I still maintain that traditional media are obliged to find the right way to deliver structured, analysed and objective information to readers. Consumers, for their part, must also identify for themselves the primary vehicles for this information. The problem today is that there are too many channels, and people find it difficult to determine which ones are credible. But, on the other hand, let us not underestimate the audience and its ability to distinguish between entertainment and information channels. I am sure that most people who are looking for information on a topic important to them, personally or professionally, would be unlikely to use TikTok.

**Prof Colin Crouch, the famous British sociologist, recently made a guest appearance on Bloomberg TV Bulgaria, and among other things, he said: Today, the sources of information are countless, and one can only be informed by those that fully share one's worldview, without ever encountering other points of view. How could the PR industry deal with cancel-culture?**

This is a difficult question. The answer, as usual, comes down to making more of an effort. Both in terms of content and in terms of channels and intensity of communication.

Our views are formed on the basis of various factors, but isn't knowledge one of them? I believe that more effort needs to be made in communicating objective facts and credible data to the public. They do not infringe on an individual's freedom to form a worldview. They presuppose it. The motto of "Yanev & Yanev" is a quote from Goethe: "One sees as much as one knows". One can believe in a point of view, but the opposition to that point of view must find the right channel and the right number of sayings so that it can be heeded. Several channels of communication must be used simultaneously.

Cancel-culture is not going away. But the old rule remains - he who shouts loudest wins. In modern reading, this means always responding in the ring of communication. Don't avoid the fray. But don't lose on the terrain of content, either.

**ESG - Environmental, Social, and Corporate Governance, is one of the main directions of development for the PR sector for the next few years. For quite a long time, the topic of sustainability did not seem to be as topical in Bulgaria as in Western markets. Has this changed?**

Undoubtedly. In 2021, we are already seeing public talk about this topic in Bulgaria. Companies and leaders are getting into the big topic of ESG. This applies to us too: we are already developing ESG strategies for our clients. It is important to understand that ESG is not about doing social campaigns. It is a new way of thinking in business; in fact, it is a new way of doing business.



It is telling that ESG investment funds are attracting more and more investors. The green bonds that some companies are issuing are being floated quickly, even though they usually have lower yields. That is, businesses increasingly believe in sustainable investments, in transparent companies. In the next 5-10 years, doing business with ESG factors in mind will become an absolute must for any respectable company.

There is still scepticism towards ESG in Bulgaria. Some say it is just another channel for so-called greenwashing. But we are seeing the effects of this policy. In the West, ESG has been around for more than a decade and has already proven results. In my view, that is what the new EU legislative initiatives are based on.

The good thing is that we are already talking about it in this country. Because it was in danger of becoming like GDPR - quite a few Bulgarian companies started thinking about the way they handle personal data a few days before the regulation came into force. The question is how companies will perceive this topic - as a value choice or as a regulatory burden. In the end, success will be on the side of the former.

**You were recently elected chair of the Worldcom Public Relations Group, the world's leading network of independent PR consultants. Tell us more about this new role.**

Worldcom is a global network of independent agencies, with members all over the world. We work on creating the right environment to communicate, and on delivering solutions on a global level.

Our partners know their own market very well and this gives Worldcom a unique advantage as a global partner. Because doing a European or global campaign cannot happen with the same slogans and messages everywhere. It just does not work.

In addition, the Worldcom network is extremely useful as a way to exchange best practices and to identify new attractive niches.

I should also mention the Worldcom Confidence Index, a major project to gather information from the actions of business leaders globally. We track what influential CEOs, CFOs, CMOs from around the world are saying. Artificial intelligence helps us to analyse this huge database and monitor how the confidence level of business leaders and therefore the behaviour of companies is dynamically changing.

**One of the main expertise of Janev & Janev is political marketing. You yourself have a master's degree in political economy from the London School of Economics. How do you assess the readiness of the Bulgarian political sector to take advice?**

Janev & Janev has been involved in political PR, although not so actively in the last few years. But it is particularly important for us to keep an eye on the political situation - not only in Bulgaria, but

**"I think credibility and quality of information remain key. Anyone looking for credible information will have to find their trusted channels. And pay for them. Those who are unwilling to pay risk being trapped in this one-sidedness and uninformedness that was mentioned"**

around the world, which is again why WorldCom membership is extremely valuable. It is a great advantage for a PR agency to follow and understand global trends and to be able to assess with a broad view how they might affect its clients. In this way, we increase added value.

Otherwise, some of our politicians listen very carefully to their PR people. Others, not so much. But it's a process, of course, and again it's a matter of trust.

**"Social media are the new department stores" - we hear this often from leading PR experts. Do you expect their role to continue to grow? And is such a growing concentration of influence, of advertising and PR, in some almost unaccountable structures worrying?**

Yes, I think this concentration is worrying. Ultimately, though, it's the reader's choice. To what extent the public will continue to participate in these social networks, and whether they will use them for useful things or for manipulation, is up to us. Technology will not stop evolving - here we are now entering the 5G era, artificial intelligence is increasingly advancing...

The worrying thing is precisely that social networks are unaccountable. Not just in the sense that you put it, but also because it is very difficult to assess who is creating content and for what purpose, and to account for the real effect that a campaign can achieve. We see the likes, we see the comments, we see the hits, but what remains

in the minds of consumers is not clear.

A characteristic feature, especially in Bulgaria, is that social media users do not try to be particularly constructive, but rather seek to ridicule, to criticize...

**The media have been one of the biggest victims of the internet and of free information being available to the public. But now social networks are stealing more and more of their advertising revenue and forcing them to resort to paywalls or other ways to monetize their content. Does this open up a niche for new players? In general, how do you see the future of media?**

I think credibility and quality of information remain key. Anyone looking for credible information will have to find their trusted channels. And pay for them. Those who are unwilling to pay risk being trapped in this one-sidedness and uninformedness that was mentioned. The popular saying, "when the product is free, you are the product" is largely true.

There remains the question of the quantity of media. PR agencies do media monitoring. But there is so much media already that if I had to monitor publications for 10 or 15 different companies; it would take up a whole day. And that's not including social media. And lately, along with the political destabilization in the country, new and new sites are constantly appearing, many with absolutely fake content...

**The pressure against social networks to deal with fake news is constantly growing. But is it actually correct? Does Facebook - or anyone else - have the authority to decide for itself what is true? In the name of fighting fake news, do we not risk creating an unprecedented censorship?**

This is where we enter the realm of self-learning artificial intelligence. There is a curious example from the time of the Brexit referendum campaign. Back then, such artificial intelligence was used to analyse all the information in the media and, on that basis, predict the outcome of the vote.

However, a few days before the referendum, Jo Cox MP was murdered - and then the AI stalled. As it turned out, because it simply didn't know what murder was. Letting artificial intelligence judge what is true and what is false obviously carries very big risks. So experiments with algorithms may be useful, but they cannot be relied upon. Nor do I believe we are heading towards unprecedented censorship, it would be at the other end of the pendulum of manipulation and fake news. I believe in common sense and in the sense of the clash of arguments.

When we are faced with crisis situations, an argument between two companies for example, we recommend that there should be strong communication - the more the better. As quality communication increases, the public can more easily judge where the truth lies. ■



BMW M1 Art Car, дело на Анди Уорхол  
BMW M1 Art Car by Andy Warhol



# ЕДИН СВЯТ НЕ СТИГА

Световноизвестният художник Джеф Куунс и BMW обединяват сили в проект, който може да преобрази пазара на луксозни стоки



Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография BMW, АРХИВ

**Р**inakotheek der Moderne в Мюнхен е вероятно последното място, където бихте очаквали да откриете стари автомобили. Прочутият музей за модерно изкуство се гордее със забележителна колекция, увенчана от творби на Пикасо, Матис, Кандински, Брак, Клее, Бейкър, Дали. И все пак първото нещо, което ни посреща на входа, е едно BMW на достопочтената възраст от 42 години.

**САМО ЧЕ, РАЗБИРА СЕ, ТОВА НЕ Е ПРОСТО** едно старо BMW, а M1 - един от най-редките и ценни модели в историята на германската компания. Необичайната му окраска е дело на ръката на самия Андри Уорхол.

Вътре в музея са изложени още няколко подобни творби на четири коледа, дело на имена като Рой Лихтенщайн, Александър Калдър, Франк Стела, Дейвид Хокни. И на Джеф Куунс, разбира се. Най-скъпият жив творец на планетата е почетният гост и причината за тържествената вечеря, организирана от BMW Group.

**ПРЕДИ ДЕСЕТИНА ГОДИНИ ШЕГАДЖИИТЕ ОТ TOP GEAR** загадоха такъв въпрос: може ли автомобилът да бъде изкуство? Един критик от галерията Tate се замисли съвсем не на шега и накрая отсече: не може, защото, за да бъде нещо изкуство, то трябва да няма никакво друго предназначение.

В интерес на истината, прословутата колекция Art Cars на BMW отдавна е отговорила на същия въпрос с категорично "да". Замислена през 70-те години от Ерве Пулен, тази поредица от автомобили, минали през ръцете на световноизвестни творци, определено е скъсала с оригиналното им предназначение на транспортни средства. Никой не би тръгнал да шофира по улиците в застрахованото за седемцифрена сума M1 на Андри Уорхол. Колата на Куунс - BMW M3, номер 17 от поредицата - за кратко изпълни първоначалната си роля през 2010, когато взе участие в 24-те часа на Льо Ман. Но оттогава и то е вече предмет на изкуството, а не превозно средство.

**СЕГА ОБАЧЕ КУУНС И BMW ОБЕДИНЯВАТ СИЛИ** за съвсем друг проект - не единична "арт кола", а нещо коренно различно. В за-

висимост от развитието си, този проект може да се окаже поредната любопитна забележка под линия в дългата история на мюнхенската компания. А може да се окаже и повратна точка в целия глобален бизнес с луксозни стоки, оценяван на над 1 трилион евро годишно.

Добре известно е, че пазарът на лукса е по-слабо податлив на кризи от този на масови стоки и услуги. Но 2020 не погмина и него: покрай Covid-19 и хаотичните мерки за овладяване на пандемията луксозният сегмент се е свил с 20 до 22 процента, изчисляват анализаторите на Bain&Company, и вече възлиза на споменатия 1 трилион евро - обратно на нивата от 2015 година. Но никой няма и капка съмнение, че в следващите години пазарът ще си възстанови изгубените позиции и ще подгони нови рекорди. Около половината от този пазар - 503 милиарда евро - се пада на луксозните автомобили. На този фон пазарът на предмети на изкуството изглежда скромнен - едва 23 милиарда евро. Но какво би се случило, ако между тези два сегмента се намери пресечна точка?

**ИЗКУСТВОТО ВИАГИ Е БИЛО МОГЪЩ МАРКЕТИНГОВ ИНСТРУМЕНТ** за всички останали поделения на бизнеса с лукса. Неслучайно гиганти като Prada, Cartier и Louis Vuitton отдавна колекционират изкуство и създадоха свои собствени музеи. Производителят на часовници Audemars Piguet е още една крачка напред и се изявява като влиятелен меценат.

Автомобилният сектор също не е изключение. Арт-колите на BMW са добър пример, но далеч не е единствен. Rolls-Royce, британският луксозен производител под шапката на BMW, също има своя собствена арт програма (в сегмент като нашия продаваме не метал, а мечти, обяснява главният изпълнителен директор Торстен Мюлер-Отвош). Дори Renault - марка, традиционно насочена към достъпния масов сегмент - разполага с впечатляваща колекция, с творби на фигури като Виктор Вазарели, Жан Дюбуфе, Жоан Миро, Робърт Раушенберг (Вазарели дори създаде новото лого на компанията през 70-те). Именитата аукционна къща Sotheby's дори започна да провежда специални курсове, наречени "Изкуство и лукс". Федерика Карлото, която ги води, обяснява: "Изкуството и луксът имат дълга история на ►





Джеф Куунс с главния  
гизайнер на BMW Group  
Адриан ван Хойдонк (вляво)  
и с главния изпълнителен  
директор на компанията  
Оливер Ципсе  
Jeff Koons with BMW Group  
Chief Designer Adrian van  
Hooydonck (left) and CEO  
Oliver Zipse

► взаимно повлияване, за да създават трайни, вдъхновяващи преживявания".

#### ОЩЕ ПРЕДИ ДЕСЕТИЛЕНИЕ АНДРЕА ФРЕЙЗЪР,

творец и критик, отбеляза тревожната според нея тенденция изкуството да се превръща във финансов актив, достъпен само за най-богатите. "В Азия, Русия и Близкия изток покупката на предмети на изкуството придоби огромно културно, икономическо и лайстайл значение", писа Фрейзър в есето си "L'1 pour cent c'est moi". Според нея "новите милионери", прескачайки от един търг на друг, са преобразили пазара на изкуство. Логиката е ясна: на този пазар определящо винаги е било предлагането, по традиция по-малко от търсенето (качествените произведения на изкуството са ограничен брой). Колкото повече се увеличава търсенето, толкова по-нагоре се придвижват цените. Притежаването на шедеври вече действително е по джоба само на милионерите и добре обезпечените фондации.

Сегментът на луксозните автомобили страда от тъкмо обратния проблем. Тук предлагането винаги е готово да отговори на търсенето. За последните три десетилетия производители като BMW и Mercedes увеличиха мащабите си от около 500 000 автомобиля годишно до около два милиона и половина автомобиля - петкратно увеличение. Това имаше външно отражение върху състоянията на акционерите, разбира се. Но то създава и едно усложнение. Една от основните мотивации при покупка на луксозен автомобил е усещането за изключителност, което той ти дава - сигурен начин да изпъкнеш сред тълпата и да демонстрираш статус. Но изпъкването е трудно, когато още два милиона души са си купили същия автомобил. Даже и в най-високите пазарни сегменти,

където оперират марки като Rolls-Royce или Ferrari, започва да се чувства известно пренасищане. Пред един малък хотел на българското Черноморие, на нашумелия плаж Иракли, това лято видяхме паркирани един до друг Rolls-Royce и два модела на Bentley.

#### КАКЪВ Е ИЗХОДЪТ ОТ ТАЗИ ПАТОВА СИТУАЦИЯ?

Как луксозните производители да продължат да растат, без да загубят скъпоценното усещане за изключителност? Тъкмо отговора на този въпрос предлага официалната вечеря в Pinakothek der Moderne. На нея главният изпълнителен директор на BMW Оливер Ципсе анонсира новото партньорство на компанията с Джеф Куунс: този път не за единична арт-кола, а за ограничена серия BMW M850i xDrive Gran Coupe, декорирана лично от световноизвестния художник. Тя ще бъде представена официално през февруари в Лос Анджелис и отсега можем да прогнозираме, че ще бъде най-скъпият сериен автомобил в историята на BMW. Ако експериментът успее, това може да отвори широко вратите и през двата сектора. Творци като Куунс спокойно биха могли да добавят стойност към луксозните автомобили и да увеличават атрактивността им за колекционерите; автомобилният сегмент може да помогне за задоволяване на ненаситното търсене на арт пазара.

#### ЕДВА ЛИ БИ МОГЪЛ ДА СЕ НАМЕРИ ПО-ПОДХОДЯЩ ТВОРЕЦ

за подобен експеримент. Оценките за творчеството на Джеф Куунс се простират в целия диапазон от "гений" до "кич" и "безсрамен самохвалко". Но никога никога не е оспорвал удивителното му умение да прави идеите си привлекателни за публиката. Нито за-

бележителния му професионализъм (не, не съм перфекционист, отговаря той на въпрос от залата по време на вечерята. Но разбирам колко важно е вниманието към детайла).

Джефри Лин Куунс е роден през 1955 в едно малко градче в Пенсилвания, в семейството на шивачка и интериорен декоратор. От дете мечтае да стане художник. Кариерата му не потръгва веднага, налага му се години наред да работи като брокер на Уолстрийт. Но този период му създава и полезни контакти, и уменията да продава. Първите успехи в изкуството идват през втората половина на 80-те. После идва скандалният брак с унгарско-италианската порнозвезда Чичолина - приключил скоростно с развод и съдебни дела за попечителството върху сина им, но пък превърнал Куунс в знаменитост. Днес 66-годишният американец е сред най-търсените артисти в света и държи рекорда за най-скъпо продадена творба от жив творец (неговият "Заек" бе купен на търг в Christie's за 91.1 милиона долара; Джаспър Джоунс и Деймън Хърст претендират за по-високи суми, но постигнати не в търг, а в недоказуеми частни сделки).

"Мислих много напрегнато по този проект", призна Куунс пред гостите в мюнхенската Модерна пинаотека. "Кое е есенцията на мощността? Кое е есенцията на 8 Series Gran Coupe? Как да създадеш нещо, което олицетворява цялата енергия на едно BMW Серия 8, и в същото време да докоснеш човешкия елемент?". Какви отговори е намерил на тези въпроси, ще разберем идния феврури. Специалната серия 8 X Jeff Koons се произвежда в момента в завода на BMW в Динголфинг при повишена секретност, с темпо 2 автомобиля седмично заради големия дял на детайлите с ръчна изработка. ■

# ONE WORLD IS NOT ENOUGH

World-renowned artist Jeff Koons and BMW join forces in a project that can transform the luxury goods market

By KONSTANTIN TOMOV / Photography BMW, ARCHIVE

**P**inakothek der Moderne in Munich is probably the last place you would expect to find old cars. The famous modern art museum boasts a remarkable collection, crowned by works by Picasso, Matisse, Kandinsky, Braque, Klee, Bacon, Dali. And yet the first thing that greets us at the entrance is a BMW at the respectable age of 42 years.

**ONLY, OF COURSE, THIS IS NOT JUST an old BMW**, but an M1 - one of the rarest and most valuable models in the history of the German company. And its unusual paintjob is a work of Andy Warhol himself.

Inside the museum there are several other similar works on four wheels, created by artists such as Roy Liechtenstein, Alexander Calder, Frank Stella, David Hockney. And Jeff Koons, of course. The most expensive living artist on the planet is the guest of honor and the reason for the gala dinner organized by the BMW Group.

**TEN YEARS AGO, TOP GEAR** entertainers jokingly asked such a question: can a car be an art? A critic from the Tate Gallery thought it over quite seriously and finally said: it can't, because for it to be an art, it must have no purpose other than itself.

As a matter of fact, BMW's famous Art Cars collection has long answered the same question with a resounding "yes". Conceived in the 1970s by Hervé Poulain, this series of cars, which passed through the hands of world-famous artists, has definitely broken with their original transportation purpose. No one would drive on the streets in Andy Warhol's M1 whose insurance has seven figures on it. Koons' Art Car - the BMW M3, number 17 in the series - briefly fulfilled its original role in 2010, when it took part in the 24 Hours of Le Mans. But since then, it has been an object of art, not a vehicle.

**NOW, HOWEVER, KOONS AND BMW JOIN** for a completely different project - not a single "art car", but something rather bolder. Depending on

its development, this project may turn out to be another curious footnote in the long history of the Munich company. Or it could be a turning point in the entire global luxury goods business, valued at more than 1 trillion euros a year.

It is well known that the luxury market is less prone to crises than mass goods and services. But the turmoils of 2020 did not pass it by: along with Covid-19 and the chaotic measures to control the pandemic, the luxury segment has shrunk by 20 to 22 percent, analysts at Bain & Company estimate, and now amounts to the aforementioned 1 trillion euros - back at 2015 levels. But no one has the slightest doubt that in the coming years the market will regain lost ground and set new records. About half of this market - 503 billion euros - falls on luxury cars. Against this background, the art market seems modest - only 23 billion euros. But what would happen if an intersection was found between these two segments?

**ART HAS ALWAYS BEEN A POWERFUL MARKETING TOOL** for all other divisions of the luxury business. It is no coincidence that giants such as Prada, Cartier and Louis Vuitton have long been collecting art and creating their own museums. Watchmaker Audemars Piguet is one step ahead and is an influential patron of arts.

The automotive sector is no exception, either. BMW's Art Cars are a good example, but not the only one. Rolls-Royce, the British luxury manufacturer under the BMW umbrella, also has its own art program (in a segment like ours we sell not metal, but dreams, explains CEO Thorsten Müller-Otvoš). Even Renault - a brand traditionally focused on the affordable mass segment - has an impressive collection of works by figures such as Victor Vasarely, Jean Dubuffet, Joan Miró, Robert Rauschenberg (Vasarely even created the company's new logo in the 70's). The famous auction house Sotheby's has even started holding special courses called "Art and Luxury". Federica Carlotto, who leads them, explains: "Art and luxury have a long history of influencing each other to create timeless, aspirational experiences."

**A DECADE AGO, ANDREA FRASER**, an artist and critic, noted the worrying trend that art is turning into a financial asset accessible only to the richest. "In Asia, Russia and the Middle-East, the purchase of artworks has acquired enormous cultural, economic and lifestyle importance," Fraser wrote in his essay "L'1 pour cent c'est moi." According to her, the "new millionaires", hopping from one auction to another, have transformed the art market. The logic is clear: in this market, supply has always been leading. It is traditionally smaller than demand (quality works of art are limited in number). The more demand increases, the higher prices move. Owning masterpieces is now really only in the pockets of millionaires and well-off foundations.

The luxury car segment suffers from the exact opposite problem. Here supply is always ready to meet demand. Over the past three decades, manufacturers such as BMW and Mercedes have increased their scale from about 500,000 cars a year to about two and a half million cars - a fivefold increase. This had a magical effect on the fortunes of the shareholders, of course. But it also creates a complication. One of the main motivations when buying a luxury car is the feeling of exclusivity that it gives you - a sure way to stand out from the crowd and demonstrate status. But the standout is difficult when another two million people have bought the same car. Even in the highest market segments, where brands such as Rolls-Royce or Ferrari operate, there is a feeling of oversaturation. Last summer, in front of a small hotel on the Bulgarian Black Sea coast, on the notorious Irakli beach, we saw a Rolls-Royce and two Bentley models parked next to each other.

## WHERE IS THE EXIT OF THIS STALEMATE?

How can luxury manufacturers continue to grow without losing their precious sense of exclusivity? A possible answer to this very question is offered by the official dinner at Pinakothek der Moderne. At it, BMW CEO Oliver Zipse announced the company's new partnership with Jeff Koons: this time not for a single Art Car, but for a limited series ►





Елементи от бъдещото BMW 8 X Jeff Koons, което ще бъде представено официално идния февруари  
Elements of the future BMW 8 X Jeff Koons, which will be officially unveiled next February



► BMW M850i xDrive Gran Coupe, personally decorated by the world-famous artist. It will be officially unveiled in February in Los Angeles and from now on we can predict that it will be the most expensive production car in the history of BMW. If the experiment succeeds, it could boost both sectors. Artists like Koons could easily add value to luxury cars and increase their attractiveness to collectors; and the automotive segment can help meet the insatiable demand in the art market.

**THERE'S HARDLY A MORE SUITABLE ARTIST** for such an experiment. Estimates of Jeff Koons' work range from "genius" to "kitsch" and "shameless boastful." But no one has ever challenged his amazing ability to make his ideas appealing to an audience. Nor his remarkable professionalism

(no, I'm not a perfectionist, he answers a question from the audience during dinner. But I understand how important attention to detail is).

Jeffrey Lynn Koons was born in 1955 in a small town in Pennsylvania, in the family of a seamstress and interior decorator. As a child he dreamed of becoming an artist. His career did not start immediately, he had to work as a Wall Street broker for years. But this period created both useful contacts and the ability to sell. The first successes in art came in the second half of the 80's. Then came the scandalous marriage to the Hungarian-Italian porn star Cicciolina - which ended abruptly with divorce and lawsuits for custody of their son, but turned Koons into a celebrity. Today, the 66-year-old American is among the most sought-after artists in the world and holds

the record for best-selling work by a living artist (his "Rabbit" was bought at auction at Christie's for \$91.1 million; Jasper Johns and Damien Hirst claim higher amounts, but not achieved in an auction, but in unprovable private deals).

"I was thinking very hard about this project," Koons told guests at the Modern Pinakothek in Munich. "What is the essence of power? What is the essence of the 8 Series Gran Coupe? How do you create something that embodies all the energy of a BMW 8 Series, and at the same time touch the human element?". What answers he found to these questions, we will see next February. The special 8 X Jeff Koons series is currently being manufactured at BMW's Dingolfing plant with increased secrecy, at a rate of 2 cars per week due to the large share of handmade parts. ■

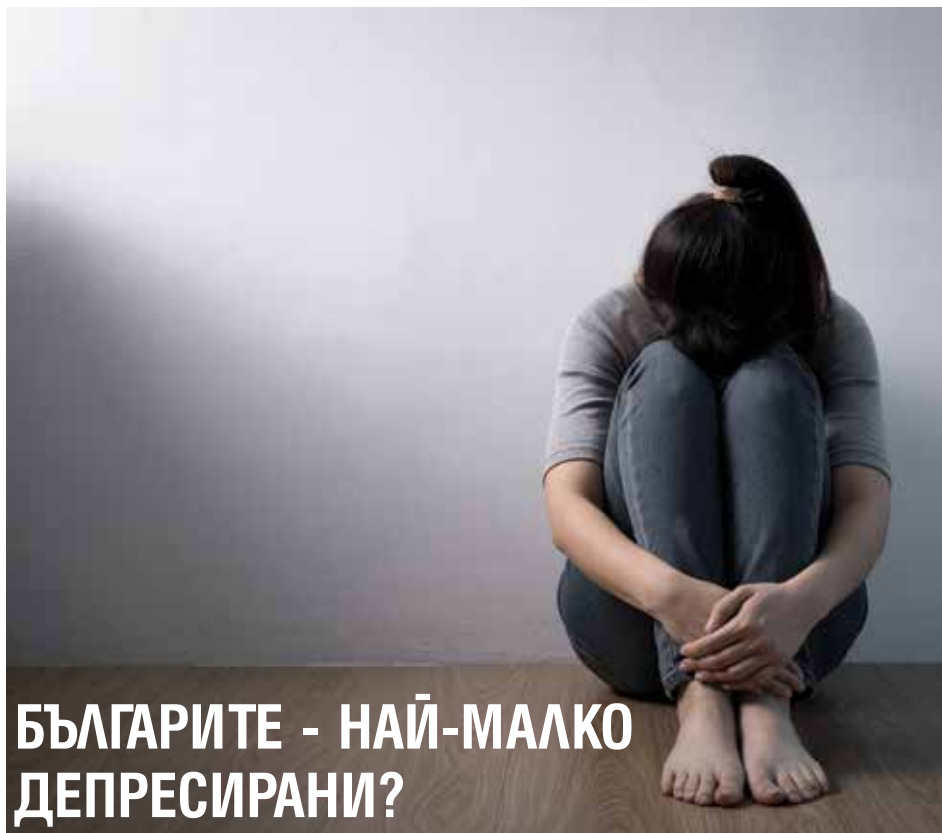


46 | **В ЕРАТА НА ГЛОБАЛНИЯ  
ПЕСИМИЗЪМ**  
IN THE AGE OF GLOBAL PESSIMISM

44 | **БЪЛГАРИТЕ - НАЙ-МАЛКО ДЕПРЕСИРАНИ?**  
BULGARIANS - LEAST DEPRESSED IN EU?

50 | **КРАЯТ НА СКОРОСТТА**  
THE END OF SPEED





## БЪЛГАРИТЕ - НАЙ-МАЛКО ДЕПРЕСИРАНИ?

### BULGARIANS - LEAST DEPRESSED IN EU?

България и Румъния са двете страни в ЕС с най-малък дял на хората, страдащи от хронична депресия, показват данни на Eurostat на базата на данни, събрани през 2019 година. Според статистиката средно 7.2% от европейците страдат от депресия, като дялът им се е увеличил с 0.3% за петте години от предишното подобно изследване.

Държавите с най-висок дял на страдащи от депресия са Словения (15.1%), Португалия (12.2%) и Швеция (11.7%). На другия полюс са Румъния, с едва 1% хронично депресирани, и България, с 2.7%. В Малта, Гърция, Ейре, Унгария, Полша, Словакия, Чехия и Кипър дялът на страдащите от хронична депресия е под 5%.

Хроничната депресия, която засяга по-често жените, отколкото мъжете, е сериозен проблем в глобален мащаб. Според Световната здравна организация около 260 милиона души страдат от нея. В Европейския съюз близо 50% от болничните са заради депресия, тревожност или други психически смущения, като СЗО изчислява цената им за европейската икономика на 170 милиарда евро годишно. ■

Bulgaria and Romania are the two countries in the EU with the lowest share of people suffering from chronic depression, according to Eurostat publication on data collected in 2019. According to statistics, an average of 7.2% of Europeans suffer from depression, and their share has increased by 0.3% in the five years since the previous similar study. The countries with the highest share of people suffering from depression are Slovenia (15.1%), Portugal (12.2%) and Sweden (11.7%). At the other pole are Romania, with only 1% chronically depressed, and Bulgaria, with 2.7%. In Malta, Greece, Ireland, Hungary, Poland, Slovakia, the Czech Republic and Cyprus, the proportion of people suffering from chronic depression is below 5%.

Chronic depression, which affects women more often than men, is a serious problem globally. According to the World Health Organization, about 260 million people suffer from it. In the European Union, nearly 50% of hospitalizations are due to depression, anxiety or other mental disorders, with the WHO estimating their cost to the European economy at €170 billion a year. ■

## БРЮКСЕЛ СРЕЩУ КАБЕЛИТЕ НА APPLE

### BRUSSELS AGAINST APPLE CABLES

Европейската комисия ще предложи правило, което да уеднакви всички зарядни и комуникационни кабели за смартфони и други мобилни устройства. Идеята е занапред всички да ползват стандарта USB-C. При смартфоните това вече е факт почти за всички производители, с яркото изключение на Apple, която прие USB-C за лаптопите и музикалните си плейъри, но все още държи на собствения си стандарт, наречен Lightning, за iPhone. Мотивът на ЕК е да се спести нуждата от нови зарядни и кабели при смяна на устройството. От Apple коментираха пред BBC, че подобна мярка "задушава иновациите, вместо да ги окуражава".

The European Commission will propose a rule to unify all charging and communication cables for smartphones and other mobile devices. The idea is for everyone to use the USB-C standard in the future. For smartphones, this is already a fact for almost all manufacturers, with the clear exception of Apple, which has adopted USB-C for laptops and music players, but still sticks to its own standard, called Lightning, for the iPhone. The EC's motive is to save the need for new chargers and cables when replacing the device. Apple told the BBC that such a measure "stifles innovation rather than encouraging it." ■





ВДИГНИ НИВО С

 **UPGRADE**

ДО БИЗНЕС КЛАСА С БЪЛГАРИЯ ЕЪР

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

ПРИЯТЕН  
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ  
ЕМОЦИИ

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



# В ЕРАТА НА ГЛОБАЛНИЯ ПЕСИМИЗЪМ

И в България, и в Америка мнозинството хора смятат, че светът отива към по-лошо. Но защо е така?

Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотография SHUTTERSTOCK

81%. Помня как стресна това число преди десетина години. Едно изследване показва колко от българите смятат, че нещата вървят с главата надолу.

**НЯМАШЕ ЗАЩО ДА СЕ ЧУДИМ.** Българският песимизъм, черногледство и невярие отдавна са мистична, но константна величина. В една чудесна книга проф. Георги Фотев даде определението "българска меланхолия". Който я обясни, трябва да получи Нобелова награда.

Ама чак пък 81%? Не ни се вярваше, докато не научихме, че за САЩ процентът е над 50. Разбира се, никой не може да измести българите от първите места по песимизъм. Но откъде този мрак в страната на "американската мечта", "безкрайните възможности" и дежурния оптимизъм? Явно въпросът е сериозен и глобален.

**С ДРУГИ ДУМИ, ГЛОБАЛЕН Е ПЕСИМИЗЪМЪТ.** И главният виновник са медиите,

по-точно, комуникационните революции. 24-часовата телевизия откри сезона. Преди половин век нигериецът или сириецът бе щастлив, защото се сравняваше само със себе си. Но изведнъж си пусна CNN и разбра, че на Запад тревата е по-зелена, а животът – по-богат и сит. Няма да забравя как през 1990 албанците бягаха с лодки от най-затворената комунистическа държава към бреговете на Италия. И когато стигнаха, си търсеха прекрасните плажове, дворците и блондинките от игрите и рекламите, които незаконно и ненаситно бяха гледали по фриволната италианска телевизия.

**ПОСЛЕ СЕ ПОЯВИ ИНТЕРНЕТ** и заедно с надеждите, донесе нови възможности за сравнение и оттам ново безпокойство. Великият писател-фантаст Станислав Лем, чиято стогодишнина светът чества наскоро, веднага видя опасностите:

- ако не ползваш английски и латиница, ми-

наваш във втора класа;

- мрежата е безразлична към качеството на пренасяната от информация и не отсява ценностното;

- затова може да отвори вратата пред Злото;

- световното общуване може да се задръсти от безсмислици.

Лем нарече това "информирание до смърт".

**СОЦИАЛНИТЕ МРЕЖИ И ГЛОБАЛНИТЕ ПЛАТФОРМИ** още повече скараха, уплашиха и смразиха хората. Един от техните най-големи критици, техно-пионерът и създател на термина "виртуална реалност" Джейрнън Лениър, даже написа книга със заглавие "10 аргумента да изтрием профилите си в социалните мрежи". А в една своя TED лекция (най-гледана за 2018) показва как мрежите и търсачките се превръщат в „империи за моделиране на поведението“.

Ние искахме, твърди той, да направим





Мрежата идеална, достъпна, безплатна и вярвахме на лидери като Джобс и Зукърбърг. Проблемът обаче се получи не заради тях, а от само себе си. Бизнес-моделът на големите платформи с техните алгоритми помага на омразата. С тях отрицателните стимули действат по-бързо и по-ефективно от положителните. По-лесно е да загубиш доверие и любов, отколкото да ги изградиш. Хейтът ти носи повече „лайкове“ от сърчицата, коленцата и къртичетата. Успяват параноиците, хейтите, злото.

**НАЛИ ПОЗНАВАМЕ ХОРА, КОИТО СЕ СКАРАХА ДО БОЙ** заради постове във Фейсбук? Нима не виждаме как през мрежите нахлува лъжата, паниката, песимизмът? Не помним ли как Доналд Тръмп управляваше емоциите в Туитър с гневни избухвания? Когато дойде коронавирусната пандемия, семето на песимизма вече бе посято. Ос-

таваше последната крачка – завръщането на страха от смъртта.

Той бе неизчезнал, покрай безпрецедентното замозване на Запада. Смъртта се бе превърнала в нещо неудобно, далечно, неприлично. Можеш да я отложиш във времето, да я залъжеш с йога или пластични операции. Индустрията на „хубавото живеене“ я разми до мит, а идеологията на трансхуманизма даже я постави под съмнение. Един мой събеседник, Джонатан Уийнър, разказа как можем да живеем до 1000 години.

**И ИЗВЕДНЪЖ, СМЪРТТА СЕ ЗАВЪРНА** – близка и случайна. Заби се в центъра на постмодерното веселие и внезапно го отрезви. Болестта, която не подбира и не се пазари, удари най-щастливото поколение на Запада, Всесилните бейби – бумъри. Като казах „поколение“, нека да кажа: новият глобален песимизъм си има говорители. Младежи като Грета Тунберг, т.н. „милениали“, се осъзнаха като застрашено

малцинство сред нарастващо човечество, застаряващи „бумъри“ елити и все по-рисков климат. Разбраха че, бифтекът вече е изяден, десертът – преполовен, а за тях остава само гарнитурата. Как няма да се разбунтуват?

Всичко това далеч не изчерпва причините за новата ера на песимизма. Но комуникационните революции разпалват колкото страх, толкова и надежда. И сред тях ние, волю-неволю, намираме великия среден път. Боим се и се надяваме, иронизираме и песимизма, и оптимизма. Накрая, продължаваме напред.

**ВСЪЩНОСТ, ЧАКАМЕ НОВАТА РЕВОЛЮЦИЯ** в медиите. Защото тя пак ще промени всичко и черногледството от второто десетилетие на XXI век ще ни действа като заспало чувство от ерата на уличните телефони и пейджърите: нещо познато, нещо близко, нещо уж силно, но забравено завинаги. ■



# IN THE ERA OF GLOBAL PESSIMISM

Both in Bulgaria and in America, the majority believes that the world is going for the worse. But why is that?

81%. I remember how startling that number was ten years ago. A survey showed how many Bulgarians thought things were going upside down.

## THERE WAS NO REASON TO WONDER.

Bulgarian pessimism, black-sightedness and disbelief have long been a mystical but constant quantity. In a wonderful book, Prof Georgi Fotev gave the definition of 'Bulgarian melancholy'. Whoever explains it should receive the Nobel Prize.

But 81%? We didn't believe it until we learned that for the USA the percentage is over 50. Certainly, no one can displace the Bulgarians from the first places in pessimism. But why this gloom in the land of the 'American dream', 'endless opportunities' and the usual optimism? Clearly, the question is serious and global.

## IN OTHER WORDS, PESSIMISM IS GLOBAL.

And the main culprit is the media, more precisely, the communications revolutions. 24-hour television opened the season. Half a century ago, the Nigerian or Syrian was happy because he was only comparing himself to himself. But suddenly he turned on the CNN and realised that in the West, the grass is greener and life is richer and fuller. I'll never forget how in 1990 Albanians fled in boats from the most closed communist country to the shores of Italy. And when they got there, they were looking for the beautiful beaches, the palaces and the blonde-haired women from the games and commercials they had illegally and voraciously watched on the frivolous Italian television.

**THEN THE INTERNET CAME** and along with hope, it brought new opportunities for comparison and hence new anxiety. The great fiction writer Stanislaw Lem, whose centenary the world has recently celebrated, saw the dangers at once:

- if you don't use English and the Latin alphabet, you go into second class;
- the web is indifferent to the quality of the information it carries and does not sift out what is valuable;
- it can therefore open the door to Evil;
- global communication can become clogged

with nonsense.

Lem called this 'informing to death.'

## SOCIAL NETWORKS AND GLOBAL PLATFORMS

have further estranged, frightened, and chilled the people. One of their biggest critics, techno-pioneer and coiner of the term "virtual reality" Jaron Lanier, even wrote a book titled Ten Arguments for Deleting Your Social Media Accounts Right Now. And in a TED talk (his most viewed of 2018), he showed how networks and search engines are becoming "behaviour modelling empires".

We wanted, he argued, to make the Web ideal, accessible, free, and we trusted leaders like Jobs and Zuckerberg. But the problem emerged not because of them, but of its own accord. The business model of the big platforms with their algorithms helps the hate. With them, negative incentives work faster and more effectively than positive ones. It's easier to lose trust and love than to build them. Hate gets you more "likes" than hearts, kittens and moles. The paranoid, the haters, the evil succeed.

**DO WE KNOW PEOPLE WHO HAVE FIST-QUARRELLED** over Facebook posts? Can't we see the lies, the panic, and the pessimism

The business model of the big platforms with their algorithms helps the hate. With them, negative incentives work faster and more effectively than positive ones. It's easier to lose trust and love than to build them

seeping through the networks? Don't we remember how Donald Trump ruled emotions on Twitter with angry outbursts?

When the coronavirus pandemic came, the seeds of pessimism had already been planted. The final step remained - the return of the fear of death.

It had vanished along the unprecedented enrichment of the West. Death had become something uncomfortable, distant, obscene. You could postpone it in time; lull it with yoga or plastic surgery. The industry of "the good life" has watered it down to a myth, and the ideology of transhumanism has even called it into question. An interlocutor of mine, Jonathan Weiner, explained how we could live to be 1000.

## AND SUDDENLY, DEATH HAS COME BACK

- near and accidental. It stuck in the middle of the postmodern merriment and suddenly sobered it. The disease that doesn't choose and bargain struck the West's happiest generation, the omnipotent baby-boomers.

Mentioning "generation," let me say this: the new global pessimism has its spokespersons. Youngsters like Greta Thunberg, so-called "millennials," have come to see themselves as an endangered minority amid a growing humanity, aging "boomer" elites, and an increasingly risky climate. They realised that the steak has already been eaten, the dessert - overfished, and for them only the trimmings remain. How will they not revolt?

All this is far from exhausting the reasons for the new era of pessimism. But the communications revolutions are stoking as much fear as hope. And in the midst of them, willy-nilly, we find the great middle way. We fear and hope and we ironize both pessimism and optimism. In the end, we move on.

## IN FACT, WE ARE WAITING FOR THE NEW REVOLUTION

in the media. Because it will change everything again, and the black-sightedness of the second decade of the twenty-first century will act on us like a dormant feeling from the era of street phones and pagers: something familiar, something close, something supposedly strong but forgotten forever. ■



**POSOKA.COM**



# ОПОЗНАЙ СВЕТА С POSOKA

- Открий разнообразие от оферти за екзотична почивка или екскурзия.
- Резервирай лесно и бързо самолетни билети на [posoka.com](http://posoka.com)
- Поискай индивидуална оферта в няколко стъпки на сайта ни.

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



# КРАЯТ НА СКОРОСТТА

Има ли наистина "Война по пътищата" в България?

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Депутати от комисията по транспорт в Европейския парламент са съставили по собствена инициатива доклад, с който предлагат въвеждането на максимална скорост от 30 км/ч във всички жилищни зони на територията на общността. Предложението е всички държави членки, включително и България, да бъдат задължени да въведат такова ограничение, обясни пред БНР Петър Витанов, евродепутат от БСП и член на споменатата комисия по транспорта. От няколко дни подобно ограничение е в сила за по-голямата част от френската столица Париж - мярка, която предизвика масови протести във Франция.

Според Витанов "30% от фаталните случаи стават заради несъобразена висока скорост". Въвеждането на лимит от 30 км/ч в градовете и селата е "една разумна скорост" и на местата, където вече е в действие, е довела до драстично намаляване на злополуките, твърди евродепутатът.

Другата мярка, която ще предложат инициаторите от транспортната комисия, е да се принудят всички членки на ЕС да въведат "нулева толерантност" към употребата на алкохол зад волана, която по думите на Витанов е причина за други 25% от злополуките. Евродепутатът не пропусна да подчер-

тае, че смъртните случаи на пътя в България и Румъния са "в пъти повече" в сравнение с останалите страни в Европа и затова за тях е особено важно да приемат подобни мерки. Освен това българските власти би трябвало да се стремят да намалят корупцията в контрола върху автомобилния транспорт, и да подобрят пътната инфраструктура, обясни Петър Витанов.

Идеите за подобни промени предизвикаха възторжената подкрепа на няколко неправителствени организации, жадуващи европейско финансиране. Но също така предизвика и доста критики. Ето няколко основни въпроса, на които ав-



торите им би трябвало да отговорят.

**ИМА ЛИ СМИСЪЛ ОТ УНИВЕРСАЛНИ ЗАБРАНИ?** Винаги е добре да се отчитат местните специфики. Лимит от 30 км/ч в определени жилищни зони е нещо съвсем нормално, и съществува у нас и в момента - примерно по малките улици в софийските квартали (Законът за движение по пътищата даже предвижда по-ниска скорост - 20 км/ч). Съвсем груг въпрос е, че органите на МВР никога не са следели за спазването му. На груги места в Европа в тихите жилищни зони, в близост до детски площадки и прочие, има ограничения дори от порядъка на 7

км/ч. Това е правилна политика. Но въвеждането на такъв лимит във всички жилищни райони, без оглед на спецификите на пътищата и трафика, не изглежда адекватно.

**КОЙ ЩЕ ПЛАТИ ЗА МИЛИОНИТЕ ЗАГУБЕНИ ЧАСОВЕ НА ЖИТЕЛИТЕ?** Загубителното намаляване на максималната скорост ще увеличи значително времето за пътуване и ще доведе до икономически щети от голям мащаб. Представете си стотици милиони хора да губят средно по 10 минути допълнително в трафика всеки ден - и това е най-скромната възможна оценка.

**КАКВО СТАВА СЪС ЗАМЪРСЯВАНЕТО НА ВЪЗДУХА?** Напълно възможно е също по-ниската скорост да увеличи осезаемо замърсяването на въздуха, особено в страните и градовете, където не се очертава скорошна масовизация на електрическото задвижване. Автомобилите с ДВГ имат оптимални скорости, при които произвеждат минимум вредни емисии. Тези скорости обаче обикновено са доста над 30 км/ч. Освен това степента на замърсяване на въздуха зависи и от времето, прекарано от автомобила по улиците на града. По-ниска скорост означава повече време в движение. ►



► **КАК ТОЧНО ПО-НИСКИЯТ ЛИМИТ ЩЕ НАМАЛИ НАРУШИТЕЛИТЕ?** Една трета от катастрофите са предизвикани от "несъобразена скорост", а не от висока скорост. Общоприетата у нас скорост от 50 км/ч в населени места е напълно достатъчна за контрол върху автомобил и бързо спиране при нужда. Много хора я превишават, факт. Ще започнат ли веднага да я спазват, ако е с още 20 км/ч по-ниска? Не, разбира се. Само броят на нарушителите ще стане по-голям. Това е все едно да се бориш с лошата събираемост на данъците, като увеличиш данъците.

**НЕ ПОВЕЧЕ ЗАБРАНИ, А ПОВЕЧЕ КОНТРОЛ.** Значителна част от злополуките, особено в България, са свързани с лошата култура на шофиране, ниските умения на шофьорите, непознаване на правилниците, съзнателно неспазване на правилата. Всички тези проблеми се решават не с нови безсмислени забрани, а с повишен контрол върху шофьорски курсове, патрулни полицаи, технически прегледи. И

с воля от страна на Пътна полиция да следи за всякакви нарушения, а не само за пъленещите хазната като превишена скорост по главните пътища или употреба на алкохол.

**НУЖЕН Е ПО-НОВ АВТОПАРК - НО ЕК ПРАВИ ОБРАТНОТО.** Друг съществен фактор за високия брой злополуки в България е лошото състояние на автомобилния парк, един от най-остарелите в Европа. В това отношение действията на Европейската комисия, която от десетилетие непрекъснато затяга задължителните си изисквания за безопасност, оборудване и вредни емисии, по-скоро вредят. В резултат на чиновническите изисквания новите автомобили поскъпват от година на година с темпо, което значително изпреварва инфлацията. Не само българите, но и все повече западноевропейци не са в състояние да си позволят нова кола, и средната възраст на автопарка расте. В Испания например през миналата година продажбите на употребявани автомобили скочиха със 70%.

**ИМА ЛИ НАИСТИНА "ВОЙНА ПО ПЪТИЩАТА"?** От най-различни източници постоянно слушаме за "войната по пътищата" и какви трагични размери е придобила тя. Почти без изключение хората, които говорят такива неща, го правят за собствена изгода.

Статистиката съвсем не потвърждава, че у нас се води "война" по пътищата. Всъщност в списъка на страните с най-опасни пътища България е на... 127-о място. Вярно е, че 9-те смъртни случая на 100 000 жители, отчетени у нас, са "в пъти повече" от Швеция (2.2 на 100 000) или Германия (3.7%). Но са сравними с Гърция (6.5), Хърватия (7.3), Полша (7.7), Люксембург (8.7). Последните обобщени данни на СЗО за Европа показват общо 9.3 жертви на 100 000 жители - тоест България е под средното за континента.

Ето и някои други държави, които са зад България по този показател: Румъния (9.6), Русия (11.6), САЩ (12.4), Уругвай (13.4), Босна (17.7), Обединените арабски емирства (18.1), Китай (18.8), Бразилия (23.4), ЮАР (25.1), Саудитска Арабия (27.4), Тайланд (32.7). Средният показател за света е 18.2 жертви на 100 000 души - ДВА ПЪТИ над този у нас.

**ЗАЩО ПОЛИЦИЯТА НЕ ПИШЕ АКТОВЕ ЗА ЛОШИ ПЪТИЩА?** Естествено, това не значи да се примирим със ситуацията и да си подсвикваме. България дава трагични и напълно излишни жертви по пътищата, което сравнително лесно могат да бъдат избегнати. Това изисква не по-строги закони, по-големи глоби, по-гръмки забрани - изисква само ангажираните с прилагането им да си вършат съвестно работата. България има известен напредък при техническите прегледи и при борбата с корупцията сред пътните полицаи. Но няма никакъв напредък в най-лесните за осъществяване неща: полицията да следи за спазването на всички правила, а не само на две; и освен това да следи за състоянието на пътищата и да съставя актове на общини и държавни структури като АПИ - за което има нужния мандат. Впрочем любопитно е, че много от неправителствените организации, които ламтят да бъдат финансирани от ЕС, за да се влеят във "войната по пътищата", са съставени от бивши служители и дори ръководители на Пътна полиция. Които са имали пълната възможност да предприемат реални, работещи мерки. Но кой знае защо са пропуснали да го направят. ■



Все по-строгите ограничения на скоростта, въведени от Еманюел Макрон във Франция, не помагат особено на президента да си възстанови загубената популярност  
Stricter speed limits imposed by Emmanuel Macron in France are not helping the president to regain his lost popularity

# THE END OF SPEED

Is there really a "Road War" in Bulgaria, and does a 30 kph speed limit make sense?

By KALIN ANGELOV / Photography SHUTTERSTOCK

**M**embers of the European Parliament's Transport Committee have drawn up a report proposing the introduction of a maximum speed of 30 kph in all residential areas in the Community. The proposal is for all member states, including Bulgaria, to be obliged to introduce such a restriction, explained Petar Vitanov, MEP. Since the end of August, such restriction has been in place for most of the Paris streets, a measure that has sparked mass protests in France. According to Vitanov, "30% of fatal cases occur due to inappropriate high

speed." The introduction of a limit of 30 kph in towns and villages is "a reasonable speed" and in places where it is already in operation, has led to a drastic reduction in accidents, Vitanov told the Bulgarian National Radio.

The other measure, which will be proposed by the initiators of the transport commission, is to force all EU members to introduce "zero tolerance" for the use of alcohol behind the wheel, which, according to Vitanov, is the cause of another 25% of accidents. The MEP did not fail to emphasize that road deaths in Bulgaria and Romania are "many times more" than in other European countries and

that is why it is especially important for them to take such measures. In addition, Bulgarian authorities should seek to reduce corruption in road transport control and improve road infrastructure, Petar Vitanov explained.

The ideas for such changes have sparked the enthusiastic support of several non-governmental organizations eager for European funding. But it also drew a lot of criticism. Here are some basic questions that their authors should answer.

**DO UNIVERSAL PROHIBITIONS MAKE SENSE?** It is always good to take into account ►







► local specifics. A limit of 30 kph in certain residential areas is quite normal, and exists in our country at the moment - for example on the small streets in Sofia neighborhoods (the Road Traffic Act even provides for a lower speed there - 20 kph). It is a completely different matter that the Ministry of the Interior has never monitored its observance. Elsewhere in Europe, in quiet residential areas, near playgrounds, etc., there are restrictions even in the order of 7 kph. This is the right policy. But the introduction of such a limit in all residential areas, regardless of the specifics of roads and traffic, does not seem adequate.

**WHO WILL PAY FOR THE MILLIONS HOURS LOST?** Mandatory reduction of top speed will significantly increase travel time and lead to large-scale economic damage. Imagine hundreds of millions of people wasting an average of 10 minutes extra in traffic each day - and this is the most modest estimate possible.

**WHAT HAPPENS TO AIR POLLUTION?** It is also quite possible that the lower speed will significantly increase air pollution, especially in countries and cities where electric propulsion is not subsidized by the state. Cars with internal combustion engines have optimal speeds at which they produce a minimum of harmful emissions. However, these speeds are usually well above 30 kph. In addition, the degree of air pollution depends on the time spent by the car on the streets of the city. Lower speed means more travel time.

**WILL THE LOWER LIMIT REDUCE THE VIOLATORS?** One third of crashes are caused not by high speed but by "inappropriate speed". The generally accepted speed limit in Bulgaria's populated areas is 50 kph which is completely sufficient to have control over the vehicle and manage emergency braking if necessary. Many people ex-

ceed this limit, that is a fact. Will they immediately start observing it if it is 20 kph lower? Of course not. Only the number of violators will increase. It's like fighting low tax collection by raising taxes.

**NO MORE BANS, MORE CONTROL.** A significant part of the accidents, especially in Bulgaria, are related to the poor driving culture, the low skills of the drivers, ignorance of the rules and deliberate non-compliance with them. All these problems are solved not with new meaningless bans, but with increased control over driving courses, patrol officers, technical inspections. And with the will of the Traffic Police to monitor for any violations, not just the ones that bring most income to the treasury.

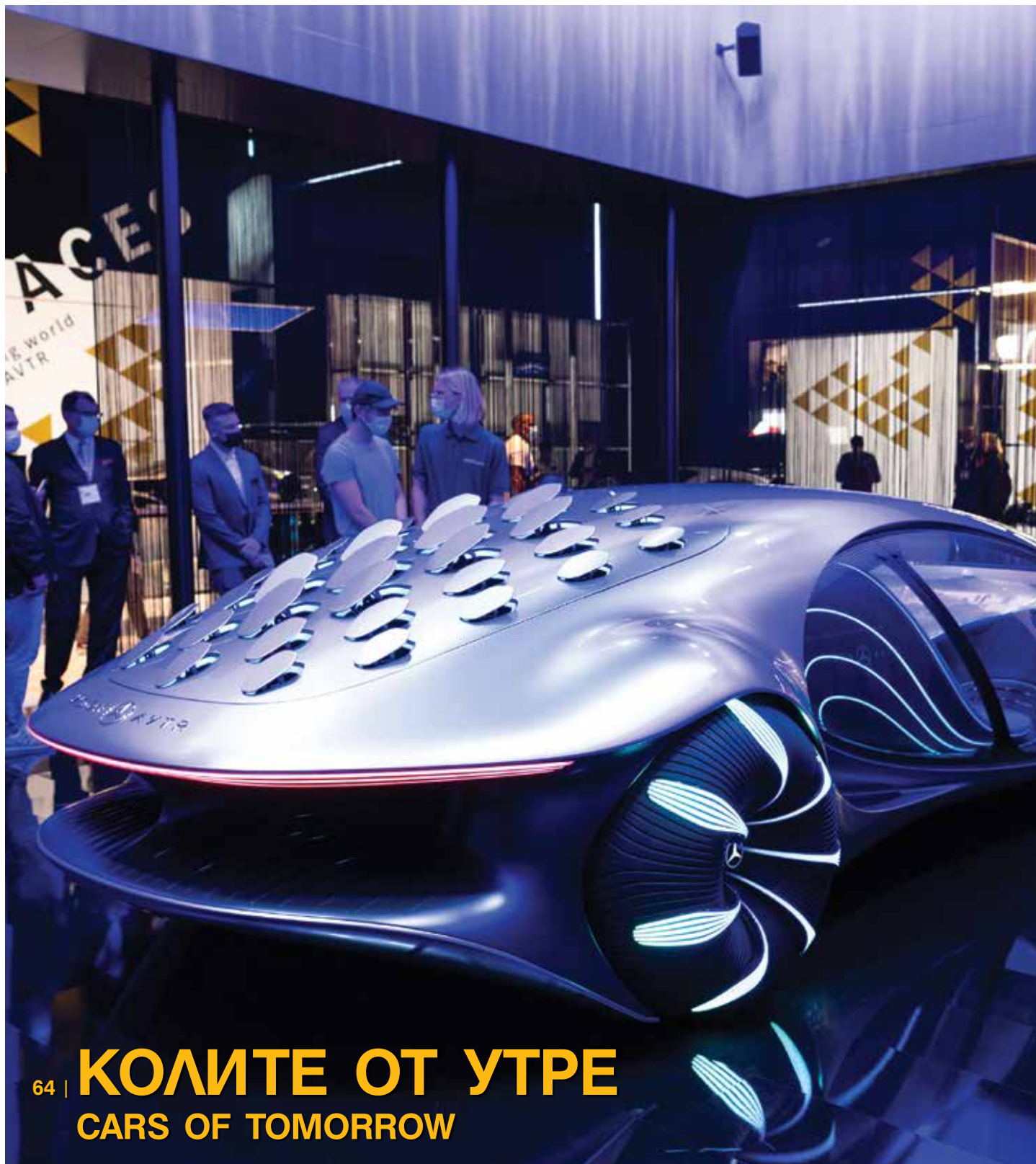
**A NEWER VEHICLE FLEET IS NEEDED** - but the European Commission is acting in the opposite direction. Another important factor for the high number of accidents in Bulgaria is the poor condition of the car fleet, one of the oldest in Europe. In this respect, the actions of the European Commission, which has been steadily tightening its mandatory safety, equipment and emissions requirements for a decade, are rather harmful. As a result of bureaucratic demands, new cars are becoming more expensive year by year, which is significantly ahead of inflation. Not only Bulgarians, but also more and more Western Europeans are not able to afford a new car, and the average age of the fleet is growing. In Spain, for example, sales of used cars jumped 70% last year.

**IS THERE REALLY A "ROAD WAR"?** From various sources we constantly hear about the "war on the roads" in Bulgaria, and what tragic proportions it has acquired. Almost without exception, people who say such things do so for their own benefit. Statistics do not confirm that there is a "war" on the roads in our country. In fact, in the list of countries with the most dangerous roads, Bulgaria is

on the... 127th place. It is true that the 9 deaths per 100,000 inhabitants reported in our country are "many times more" than in Sweden (2.2 per 100,000) or Germany (3.7%). But they are comparable to Greece (6.5), Croatia (7.3), Poland (7.7), Luxembourg (8.7). The latest WHO data for Europe show a total of 9.3 victims per 100,000 inhabitants - meaning that Bulgaria is below the continent average.

Here are some other countries that are behind Bulgaria in this indicator: Romania (9.6), Russia (11.6), USA (12.4), Uruguay (13.4), Bosnia (17.7), United Arab Emirates (18.1), China (18.8), Brazil (23.4), South Africa (25.1), Saudi Arabia (27.4), Thailand (32.7). The world average is 18.2 victims per 100,000 people - TWICE more than in our country.

**WHY THE POLICE DOES NOT WRITE ACTS FOR BAD ROADS?** Of course, the previous paragraph does not mean we should accept the situation. Bulgaria makes tragic and completely unnecessary sacrifices on the roads, which can be relatively easily avoided. This requires no stricter laws, bigger fines, louder bans - it only requires those involved in their implementation to do their job conscientiously. Bulgaria has made some progress in roadworthiness tests of the vehicles and in the fight against corruption among traffic police. But there has been no progress on the easiest things to do: police to enforce all rules, not just two; and also to monitor the condition of the roads and to write down ordinances against municipalities and the Road Agency, for which it has the necessary mandate. By the way, it is curious that many of the non-governmental organizations that are eager to be funded by the EU in order to join the "war on the roads" are made up of former employees and even heads of the Traffic Police. Who had the full opportunity to take real, working measures. But who knows why they forgot to do it. ■



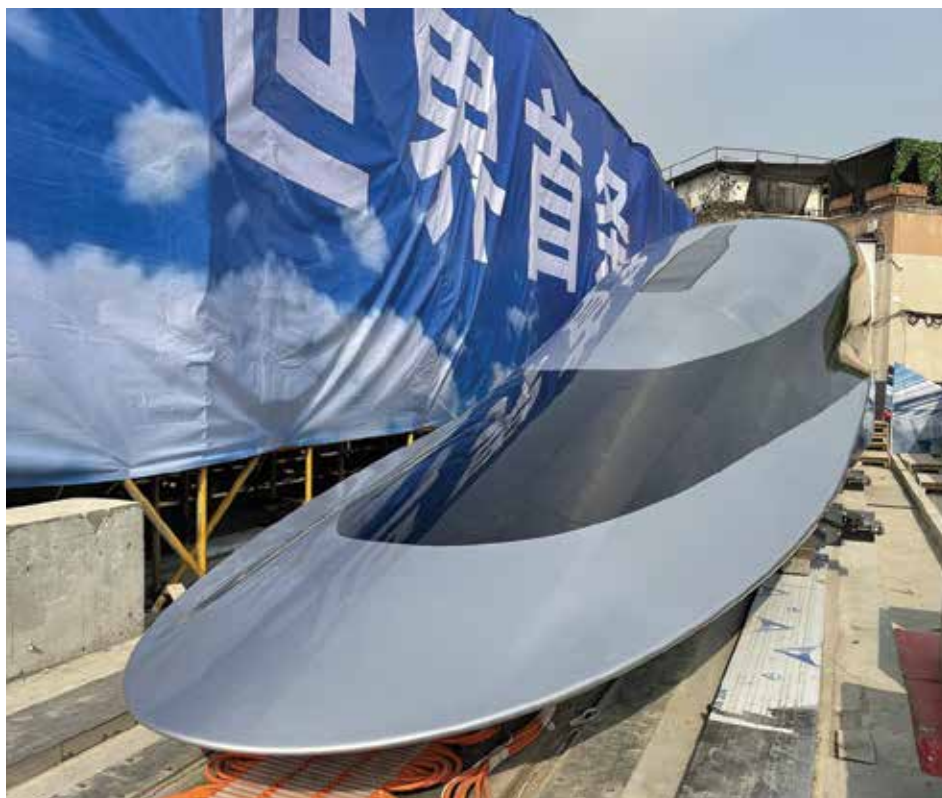
64 | **КОЛИТЕ ОТ УТРЕ**  
**CARS OF TOMORROW**

58 | **МИСТЕРИЯТА НА ЛЕДЕНИТЕ МУМИИ**  
**THE MYSTERY OF ICE MUMMIES**

72 | **ЧЕТИРИ ПЪТИ МЕРИ**  
**MEASURE QUARCE**







## НАЙ-БЪРЗИЯТ ВЛАК ЩЕ ГОНИ САМОЛЕТИТЕ

### THE FASTEST TRAIN WILL CHASE THE PLANES

Влак, който може да се движи със скоростта на самолетите: това вече не е мечта, а проект за съвсем обозримото бъдеще. В китайския град Ченгу бе представен прототипът на такъв влак на магнитна възглавница, който според създателите му ще е способен да развива скорост от 620 километра в час. Повечето големи пътнически самолети днес летят с около 880-920 километра в час.

Китайският свръхбърз влак е разработен в местния университет Дзяотън и използва новаторска система за задвижване, основана върху високотемпературни свръхпроводници. Засега обещаваната скорост не е постигната в реални условия - прототипът е дълъг едва 21 метра, а изпитателното трасе е само 165 метра. Но то е било достатъчно на инженерите да потвърдят, че системата работи. Те дори смятат, че могат да повишат още максималната скорост, ако влакът се движи в специални тунели като онези, предвидени от Илон Мъск за неговата транспортна система Hyperloop. Все пак създателите на влака предупреждават, че ще им трябват между 3 и 10 години, преди проектът им да е напълно готов за серийно производство.

A train that can move at the speed of airplanes: this is no longer a dream, but a project for the foreseeable future. A prototype of such a magnetic levitation train was presented in the Chinese city of Chengdu. According to its creators, it will be able to develop a speed of 620 kilometers per hour. Most passenger planes today fly at about 880-920 kilometers per hour.

The Chinese high-speed train was developed at the local Jiaotong University and uses an innovative propulsion system based on high-temperature superconductors. So far, the promised speed has not been achieved in real conditions - the prototype is only 21 meters long and the test track is only 165 meters. But it was enough for the engineers to confirm that the system was working. They even believe they can increase the maximum speed if the train runs in special tunnels like the ones provided by Elon Musk for his Hyperloop transport system. However, the train's creators warn that it will take them between 3 and 10 years before their project is fully ready for mass production. ■

## НЕ ЧАКАЙТЕ ЕВТИНИ ЕЛЕКТРОМОБИЛИ

### DO NOT WAIT FOR CHEAP ELECTRIC CARS

С увеличаването на производството на електромобили цената им ще спадне заради икономии от мащаба: производителите обещават това от години. Но сега в ход е и обратна тенденция - заради растящото търсене цената на суровините за батерии и електромотори постоянно расте. Изданието Mining.com прави индекс на цените на основните метали, използвани за електромобилите, и установи, че от юли 2020 до юли 2021 той се е покачил със 167%. Цената на лития е скочила със 162% и вече надхвърля 21 000 долара за тон по данни на Benchmark Mineral Intelligence. Никеловият сулфат също е над 21 000 долара за тон, а кобалтът се доближава до 60 000 долара за тон - почти двойно в сравнение с юли 2020 година.

As the production of electric cars increases, their price will fall due to economies of scale: manufacturers have been promising this for years. But now a reverse trend is underway - due to growing demand, the price of raw materials for batteries and electric motors is constantly rising. Mining.com compiled an index of the prices of the base metals used for electric vehicles and found that from July 2020 to July 2021 it rose by 167%. The price of lithium has jumped 162% and now exceeds \$ 21,000 per ton, according to Benchmark Mineral Intelligence. Nickel sulfate is also over \$ 21,000 per tonne, and cobalt is approaching \$ 60,000 per tonne - almost double compared to July 2020. ■

# Late Summer Offer

**-15% with promo code LSO15**

Promotion is valid for reservations  
between 15.09 and 31.10.2021



**ASTOR GARDEN  
HOTEL**

Sts. Constantine and Helena Resort

**Price from 185 BGN  
Ultra All Inclusive**  
per room per night

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



**VILLA  
CHINKA**

**ASTOR GARDEN  
HOTEL**

Sts. Constantine and Helena Resort

**Price from 639 BGN  
Bed and Breakfast**  
per apartment per night

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



**HOTEL  
PRIMORSKI**

**Price from 109 BGN  
Bed and Breakfast**  
per room per night

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



**AZALIA**  
HOTEL BALNEO & SPA  
★★★★

**Price from 149 BGN  
Ultra All Inclusive**  
per room per night

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



**REVIV**



You can now take advantage of  
**REVIV's** infusion therapies at  
**AQUAHOUSE Thermal & Beach**

For reservations: **0876 442 445**

**AQUA  
HOUSE**  
THERMAL & BEACH

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

Sts. Constantine & Helena Resort



# МИСТЕРИЯТА НА ЛЕДЕНИТЕ МУМИИ

Замръзналите върхове на Андите крият тайни,  
по-непроницаеми и от египетските

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK



**И**згигащи се високо над южноамериканския континент, прекрасните върхове на Андите изглеждат съвсем незасегнати от древните човешки борби и стремежи. Но тези изсечени, покрити със сняг гиганти всъщност крият ужасяваща тайна: безчислени мумии на деца, последни неми свидетели на зловещия ритуал "капа коча". Замръзналите телца се отнасят към епохата на инките, великата цивилизация, покорила Андите преди пет столетия. Как точно са загинали, си остава загадка. Но един странен човек, едновременно учен и авантюрист е твърдо решен да разбули мистериите на древните ледени мумии.

**77-ГОДИШНИЯТ ДНЕС ЙОХАН РАЙНХАРД** е антрополог, алпинист и писател, постоянен изследовател на Националното гео-

графско дружество на САЩ, почетен професор на няколко университета и един от едва шепата учени, които на два пъти са попадали в класацията на списание Time за откритията на годината. Изследванията му са го отвеждали къде ли не - от Австрия до Малдивите и от Еверест до Южна Италия. Но най-голяма известност му донесоха експедициите му в Андите, особено тези през втората половина на 90-те години.

"От години изучавам вярванията на местните хора за планините, защото това е ключът към разбирането на цялата им космология, религия и светоглед", обясняваше навремето Йохан пред PBS. Именно част от местните предания го отведоха през 90-те до връх Сара Сара, гигантски угаснал вулкан в планината Амлато, в най-южната част на Перу. Когато за пръв път изкачил

планината през 1983, Райнхард открил на върха останки от древни стени. Липсата на екипировка и провизи го принудила веднага да поеме пътя надолу, но Йохан бил твърдо решен да се върне и да направи разкопки. Само че лошото време, затрудненото финансиране и един терористичен акт отложили този момент с цели 13 години.

**В ГРАД КИЛКАТА, ПОЛЗВАН ОТ РАЙНХАРД** за базов лагер, местните жители и до днес вярват дълбоко в свръхестествените сили на Сара Сара. Според тях боговете на планината владеят времето и изпращат животворни дъждове. Няма съмнение, че скромните селяни са наследили това вярване от гордите си предци. Но дали страхът на древните инки от надвисналите канари е бил толкова силен, че да пожертват собствените си деца, за да ги умилюсти-





вят? Това е въпросът, чиито отговор търси Райнхард. И по-грезни племена в Южна Америка са боготворели величествените върхове на Андите. Но едва на инките им хрумнало да ги изкачат и да правят ритуалите си на самите върхове. Когато отрядът на Франсиско Писаро доплавал до Перу през 1532, инките били на върха на могъществото си. Империята им, образувана два века по-рано, вече обхващала огромна територия - от Чили на юг чак до днешна Колумбия на север. Територията, която владеели Синовете на Слънцето, спокойно можела да се сравнява с тази на Римската империя. Също като римляните, и инките били удивителни инженери. Въпреки неравния терен те изградили фантастични градове като прочутия Мачу Пикчу и каменни пътища, каквито в Европа нямало да се появят още три века.

Но макар и напреднали в някои науки, инките нямали писменост, така че единствените сведения за техните обичаи дължим на хрониките на испанските конкистадори. Хроники, които много рядко били дело на очевидци. В повечето случаи те цитирали разкази, предавани от уста на уста и очевидно преувеличени.

**ИМЕННО ТАКА ЗВУЧАТ И ОПИСАНИЯТА** на зловещия ритуал "капа коча", в който инките предавали собствените си деца в жертва на планинските богове. Тези разкази са украсени с такива гротескни подробности, че дълго време учените са се чудели дали подобен ритуал изобщо е съществувал, или е бил измислен от християнските хронисти. Тези съмнения продължили чак до 1954 година, когато сигурното доказателство за съществуването на "капа коча"

било открито на връх Ел Пломо. Днес това доказателство се пази в стъклен ковчег в Историческия музей на Сантяго (Чили). То представлява замръзналото тяло на младо момче, жертва на жестокия ритуал отпреди пет века. Детето е облечено в характерната носия на владетелите на инките и е обкичено с накити. Всички те са отлично съхранени - сребърни и златни дарове, които заедно с живота на момчето трябвало да умилюват могъщите богове на планината.

Но сразяващите разкази за кървави церемонии никак не съответстват на спокойното изражение на мумията. Жертвата не е била убита, нито насилена по някакъв начин. Детето просто е умряло в съня си. "Това, което са вършели инките, много се различава от човешките жертвоприношения в другите части на света - обяснява ▶



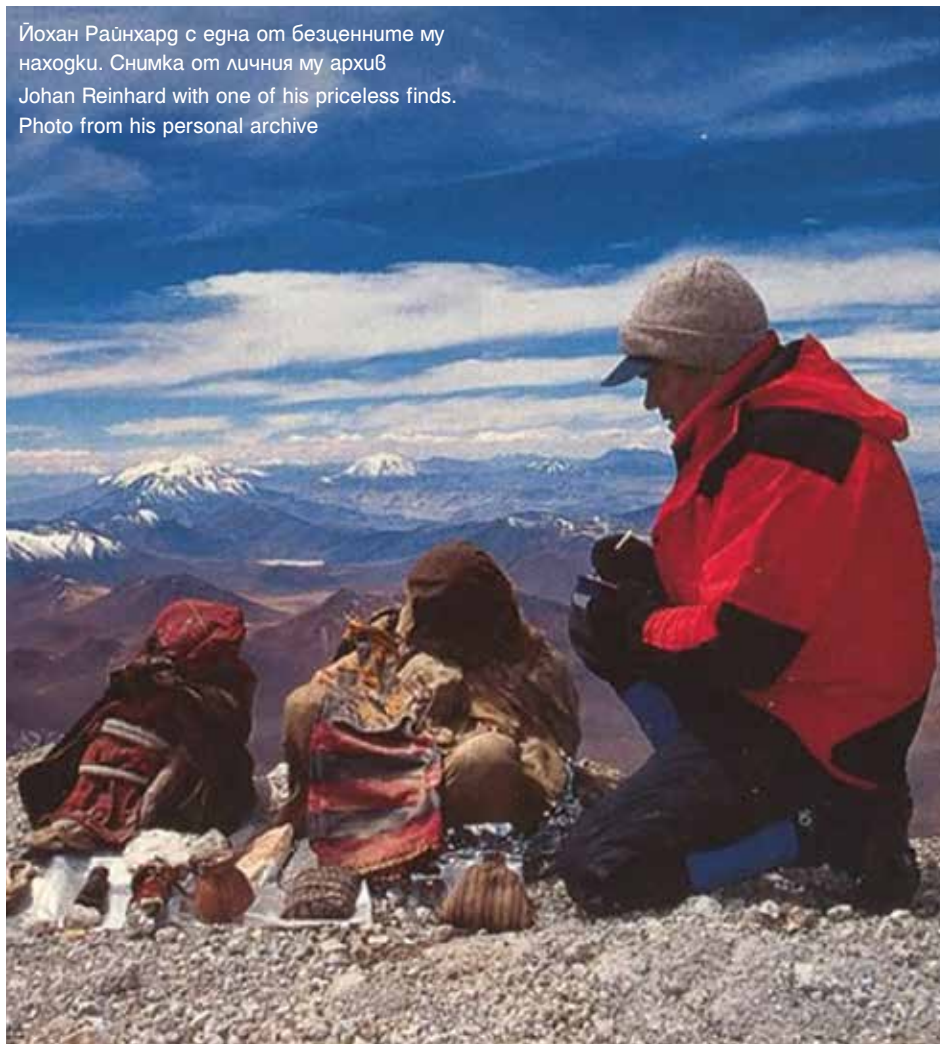
► Райнхард. - Преди всичко то не е било насилствено, както при ацтеките например, и телата на жертвите не са били изяждани. Напротив - при инките всичко е ставало доброволно, със съдействието на родителите, които сами подготвяли децата си. Било е чест да бъдеш избран. Жертвите трябвало да бъдат свършени, защото след смъртта си те били обожествявани. Инките избирали деца, защото те нямали греховете на възрастните, били чисти - идеалните пратеници, които да отнесат молба на боговете".

**СПОРЕД ОСКЪДНИТЕ СВЕДЕНИЯ ИЗБРАНИЦИТЕ** били събирани в столицата Куско, откъдето се отправяли към върховете, съпроводени от големи ритуални процесии, с песни и непрекъснати церемонии. Краката на мумията от Ел Пломо доказват това - те са подути и охлузени като след дълъг преход. Освен това пръстите на момчето носят следи от премръзване - сигурен знак, че то е било живо, когато е достигнало върха.

След удивителното откритие на Ел Пломо стотици археолози са се опитвали да открият нови свидетелства за мрачния ритуал. В повечето случаи неуспешно - от една страна, защото върховете на Андите не са подходящо място за разкопки, а от друга - защото въпреки трудностите въпросните върхове отдавна са претършвани от иманярите. Самият Райнхард нееднократно се е натъквал на следи от дейността им, включително варварско взривяване на замръзналата земя с динамит, което унищожава безценни за археолозите съкровища. Именно по този начин Йохан е открил първата си мумия през 1995 в подножието на връх Ампато - изхвърлена на почти двеста метра от гробницата си. Замръзналото момиченце, което екипът му нарича Хуанита, днес е изложено в музея във Вашингтон и привлича рекорден брой посетители. Спокойното изражение на детето, което толкова удивлява посетителите, в действителност крие ужасна тайна, която бе разбулена с няколко рентгенови снимки. На тях ясно личи черепната фрактура, предизвикана от удар с тежък предмет. За разлика от момчето от Ел Пломо Хуанита съсем не е загинала мирно.

**ДОКАЗАТЕЛСТВА ЗА НАСИЛСТВЕНА СМЪРТ** бяха открити и у друга мумия, намерена през 1985 на Аконкагуа, най-високата връх в Западното полукълбо. Момчето, избрано за жертва на "капа коча", очевидно е било уплашено, гадело му се е, а превръзките около тялото му са били стегнати с такава сила, че са счупили няколко ребра. За да обясни противоречивите факти, Райнхард организира нова експедиция. Още в

Йохан Райнхард с една от безценните му находки. Снимка от личния му архив  
Johan Reinhard with one of his priceless finds.  
Photo from his personal archive



полите на Сара Сара екипът му се натъкна на свидетелства за древните култове към планината. На 2 км под върха археолозите откриват в една пещера метални артефакти и късчета керамика, увенчани с три човешки черепа. Но тези останки нямат нищо общо с "капа коча". Те най-вероятно принадлежат на културата Вари, населявала Перу почти половин хилядолетие преди инките. Целта на експедицията си остава на върха.

**ИЗКАЧВАНЕТО Е СЛОЖНО ДОРИ ЗА АЛПИНИСТИ**, а за учените е мъчително. Но най-тежката част от задачата им са самите разкопки - на бруления от ветровете връх, под двуметровия сняг и в дълбоко замръзналата земя, която е придобила твърдостта на гранит. Единственият начин да се измъкне нещо от тази стоманена преградка е чрез поливане с гореща вода. Снегът я осигурява в изобилие, но пък запасите от гориво на експедицията намаляват с тревожна бързина. Гръмотевични бури на два пъти прекъсват работата и след девет дни разкопките не са стигнали до никъде, а припасите са на привършване. Райнхард вече обмисля да се откаже, ко-

гато един от работниците, Уолтър Диас, триумфално вдига сребърна фигурка на лама - същата като онази, намерена при мумията от Ел Пломо. И действително малко по-надолу в изкопа откриват вкочанено тяло - на момиченце, ако се съди по украшенията. Находката, наречена Сарита, е транспортирана до университета в Арекипа, където екипът на доктор Хосе Чавес се заема да я изследва. Вместо да помогне за разкриването на загадката обаче, мумията поражда нови въпросителни. За разлика от всички предишни находки тя не е детска - чрез изследване на зъбите Чавес стига до извода, че момичето е било 15-годишно при жертвоприношението. И то по подобие на Хуанита е убито с тежък удар по главата. Освен това Сарита е облечена в обикновени, ежедневни дрехи, а не във владетелската носия, характерна за останалите мумии. Знаем със сигурност само едно: че и тя е жертва на "капа коча", признава Райнхард. Всичко останало е пълна мистерия, въпросите стават все повече. Но учените поне вече знаят къде да търсят отговорите - на върховете, които някога инките са боготворели. ■



# MYSTERY OF ICE MUMMIES

The Andean mountaintops hide secrets that are more impenetrable than the ones of ancient Egypt

By KALIN NIKOLOV / Photography SHUTTERSTOCK

**R**ising high above the South American continent, the beautiful peaks of the Andes seem completely untouched by small human struggles and aspirations. But these carved, covered with snow giants actually hide a terrifying secret: countless mummies of children, last silent witnesses of the sinister capacocha ceremony. The frozen bodies are referred to the Inca age, the great civilization, that conquered the Andes five centuries ago. How exactly did they die, remains a mystery. However, a strange man, both scientist and adventurer has firmly decided to reveal the mysteries of the ancient ice mummies.

**TODAY, THE 77 YEARS OLD JOHAN REINHARD** is an anthropologist, a climber and

a writer, a full-time researcher for the National Geographic Society USA, honored professor of several universities and one of only a handful of scientists who has been twice named Time magazine's discovery of the year. His researches has taken him everywhere – from Austria to the Maldives and from Everest to Southern Italy. But his expeditions to the Andes, especially those in the second half of the 90s, brought him the biggest fame.

"For years I've done research on local people's beliefs about the mountains, because it's like a key to understanding a lot of parts of Andean cosmology, religion", once explained Johan for PBS. Exactly some of these local beliefs took him in the 90s to the top of Sara Sara, a giant extinct volcano in Ampato mountain in southern Peru.

When he first climbed the mountain in 1983, Reinhard found the ruins of ancient walls on the summit. The lack of equipment and provisions forced him to immediately go back down, but he was determined to go back and excavate the site. However, violent weather, financial struggles and terrorism prevented his return for more than 13 years.

**IN QUILCATA, THE TOWN, USED AS A BASE CAMP BY REINHARD**, the local villagers still believe that Sara Sara has supernatural powers. According to them, the mountain Gods govern the weather, commanding the course of the clouds and bringing life-giving rain. There is no doubt that they inherited this belief by their proud ancestors. But was the Incas' fear of these ►





Музеят в Леймебамба, Перу, притежава около 200 легени мумии  
The museum of Leymebamba in Peru has 200 mummies on display

► deities so great, so that they would sacrifice their children to appease them? This is the question whose answer Reinhard is looking for. Other more ancient tribes in South America worshiped the majestic peaks of the Andes. But only the Inca people decided to climb them and conduct their rituals on the peaks themselves. When Francisco Pizarro's detachment sailed to Peru in 1532, the Incas were at the height of their power. Their Empire, formed two centuries earlier, had already been stretching on an enormous territory - from Chile in the South to what is known today as Colombia in the North. This territory, ruled by the Sons of the Sun, rivaled the size of the Roman Empire. Like the Romans, the Incas were amazing engineers. Despite the rugged terrain, they built fantastic cities as the famous Machu Picchu and stone roads that would not appear in Europe for another three centuries. But although advanced in some sciences, the Inca people were illiterate, so the only information we have for their customs we owe to the chronicles of the Spanish conquistadors. Chronicles, that were very rarely the work of

eyewitnesses. In most cases, they quoted word-of-mouth stories and were obviously exaggerated.

**ALSO THE EXACT WAY SOUND THE DESCRIPTIONS** of the sinister ritual capacocha in which Inca people sacrificed their own children to the mountain Gods. These stories are adorned with such a grotesque details that the scientists wondered for a long time whether such a ritual actually existed or it was invented by the Christian chroniclers. These suspicions lasted until 1954 when the certain evidence about the capacocha existence was discovered on the El Plomo peak. Nowadays this evidence is kept in a glass coffin in the National museum of history, Santiago (Chile). It represents a frozen body of a young boy, victim of the cruel ritual that took place five centuries ago. The child is dressed with a typical garb for the Inca rulers and is adorned with jewelry. They are all well preserved – silver and gold gifts, which together with the boy's life are supposed to appease the mighty Gods of the mountain. But the chilling stories for blood ceremonies

do not match the peaceful expression of the mummy. The victim was neither murdered nor assaulted in any way. The child simply died in his sleep. "What the Incas did is very different from a lot of societies with human sacrifices - Reinhardt explains. - It wasn't forcibly, for example, like the Aztecs did it, also the bodies of some of the victims weren't eaten. They were quite the contrary, it was voluntary with the help of the parents who prepared the children themselves. And it was an honor to have your child be selected. The children chosen for sacrifice were said to be perfect, because in death, they would be deified. Incas had chosen children, because children were considered to be pure and still hadn't gotten the sins of the adults so that they viewed it as one of the best emissaries to the deities.

**ACCORDING TO THE SCARCE INFORMATION, THE CHOSEN ONES** were brought to Cuzco, their capital, and they were paraded or marched to these mountaintops in a very formal ritual procession with songs and ceremonies involved all the way. The El Plomo mummy's feet show signs of having walked a





long way. One foot is callused, and both feet are swollen. Also his fingers are frost-bitten - this is very significant sign that means he was alive when he reached his destination.

After the incredible discovery of El Plomo, hundreds archaeologists have tried to find new evidences on the grim ritual. In most cases – unsuccessful. On one hand, because the Andean peaks are not suitable place for excavations and on the other hand, because despite the difficulties the peaks have been searched by treasure hunters long time ago. Reinhard himself has repeatedly encountered traces of their activities, including a barbaric explosion of frozen earth with dynamite, which destroys treasures invaluable to archaeologists. This is how Johan found his first mummy in 1995 at the foot of the Mount Ampato – thrown to at least two hundred meters from its tomb. The frozen girl, which his crew names Juanita, today is on display in the Washington museum and attracts a record number of visitors. The peaceful expression of the child which amazes the visitors so much, actually hides a terrifying secret, which was revealed by several X-ray photos. They

clearly show a skull fracture, caused by a hit with a heavy object. Unlike the boy, Juanita did not die peacefully at all.

**EVIDENCE OF A VIOLENT DEATH** were also found on another mummy, found in 1985 on Aconcagua, the highest peak in the Western Hemisphere. The boy, chosen for a sacrifice of capacocha, was obviously scared, nauseous and the bandages around his body were so tight that they broke several ribs.

To explain the contradictory facts, Reinhard organized new expedition. At the foot of Sara Sara his crew came across evidence of ancient cults of the mountains. Two kilometers beneath the peak in a cave, the archaeologists found metal artifacts and pieces of pottery, crowned with three human skulls. But these remains have nothing to do with capacocha. They most likely belong to the Vari culture, which inhabited Peru almost half a millennium before the Incas. The purpose of the expedition remains at the top.

**CLIMBING IS DIFFICULT FOR CLIMBERS,** and for scientists it is painful. But the most difficult part of their task are the excavations themselves - on the windswept peak, under the two-meter snow and in the deep frozen ground, which has acquired the hardness of granite. The only way to get something out of this steel embrace is by pouring hot water. Snow provides it in abundance, but the expedition's fuel reserves are declining at an alarming rate. Thunderstorms interrupted the work twice and after nine days the excavations did not get anywhere, and the supplies are running out. Reinhard was already considering giving up when one of the workers, Walter Diaz, triumphantly picked up a silver llama figurine, the same one found in the El Plomo mummy. And in fact, a little further down in the trench, they found a numb body - of a girl, judging by the ornaments. The trove, called Sarita, was transported to the University of Arequipa, where Dr. Jose Chavez's team set out to study it. Instead of helping solve the mystery, however, the mummy raised new questions. Unlike all previous findings, she is not a child - by examining the teeth Chavez came to the conclusion that the girl was 15 years old at the time of the sacrifice. And like Juanita, she was killed by a severe blow on the head. In addition, Sarita was dressed in ordinary, casual clothes, not in the royal costume typical of other mummies. We know for sure only one thing: that she is also a victim of "cappacocha", Reinhard admits. Everything else is a complete mystery, the questions are becoming more and more. But at least scientists already know where to look for answers - on the peaks that the Incas once worshiped. ■



## 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.





# КОЛИТЕ ОТ УТРЕ

## THE CARS OF TOMORROW

След точно две години прекъсване големите автомобилни изложения се завърнаха през септември с проведеното в Мюнхен IAA. Макар и в отсъствието на доста бранове, и с нов, разчупен формат, автосалонът доказа, че форумите от такъв тип все пак имат бъдеще. Bulgaria ON AIR подбра някои от най-любопитните новости, показани на IAA 2021.

After exactly two years of interruption, the big car shows returned in September with the IAA in Munich. Although in the absence of many brands, and with a new, more agile format, the show proved that forums of this type still have a future. Bulgaria ON AIR has selected some of the most interesting news shown at the IAA 2021.

Снимки: IAA, КОЛЕЛА  
Photography IAA, KOLELA



Новият концептуален модел на BMW, наречен Vision Circular, работи върху темата за изцяло рециклируемия автомобил. На снимката долу е първият електрически модел на компанията, разработен за олимпиадата в Мюнхен през 1972. BMW's new concept model, called Vision Circular, is working on the theme of a fully recyclable car. Pictured below is the company's first electric model, developed for the 1972 Munich Olympics.







Continental показва автомобилната гума на бъдещето  
Continental showing the tire of the future



Volkswagen ID.5 GTX





Mercedes Vision AVTR





Volkswagen ID.Life Concept







Китайското нашествие в Европа вече е факт. Тук са два модела на Ora, новата електрическа марка на гиганта Great Wall  
The Chinese invasion of Europe is already a fact. Here are two models of Ora, the new electric brand from the giant Great Wall







Microlino и PK City Transformer: g8a конкуренти опита да се създаде малкият градски електромобил на бъдещето  
Microlino and PK City Transformer: two competitors try to create the small city electric car of the future



Bosch представя нова платформа за електрическо задвижване  
Bosch introduces a new electric drive platform



Ангела Меркел на последното си изложение като канцлер  
Angela Merkel at her last car expo as Chancellor





Покрай колите от утре, салонът в Мюнхен отделя внимание и на колите от вчера. В залата на Motorwelt са изложени класици от близкото и далечното минало: например смайващият Mercedes 540 K Cabriolet от 30-те години, много редкият концептуален Mercedes C111, Lamborghini Jalpa от 80-те и Opel Olympia Rekord, чиято прилика с Москвич 408 е удивителна, но не и неочаквана

In addition to tomorrow's cars, the Munich showroom also pays attention to the cars of yesterday. Classics from the near and distant past were on display in the Motorwelt hall: for example, the stunning Mercedes 540 K Cabriolet from the 1930s, the very rare concept Mercedes C111, the Lamborghini Jalpa from the 1980s and the Opel Olympia Rekord, whose resemblance to the Moskvich 408 is striking, but not surprising





# НАВСЯКЪДЕ С ТЕБ



Централна Кооперативна Банка  
Важният си ти.

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



# ЧЕТИРИ ПЪТИ МЕРИ

Q4 e-tron не е нито първи по рода си, нито революционен.  
Точно това е предимството му

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография AUDI, КОЛЕЛА

**З**апознайте се с първия истински електромобил на Audi. Ако тези думи ви звучат познато, то е, защото сме ги използвали и преди.

**КАЗАХМЕ ГО ЗА ПЪРВОТО AUDI E-TRON** преди две години - само че то, колкото и приятно и комфортно да е, си остава построено върху платформа за двигатели с вътрешно горене, същата като при Q7 или Volkswagen Touareg.

След това го казахме за смайващото e-tron GT, което вече беше планирано за електрическо задвижване от самото начало. Само че то не беше точно Audi, а по-скоро Porsche Тауспан с по-интересен дизайн.

Така че ето ви го новото Q4 e-tron: първи-

ят истински, стопроцентов електромобил на Audi. Които обаче дели платформата и задвижването си с Volkswagen ID.4 и Skoda Eniaq, и дори се произвежда в същата фабрика в Цвикау, където и те. Явно ще трябва да запазим гръмкото „първият истински електромобил“ за някой следващ опит.

**КАТО КАЗВАМЕ ТОВА, НЕ СИ МИСЛЕТЕ,** че Q4 е просто ID със сменена емблема и цена. Инженерната основа е същата - но качеството на изпълнението, на дизайна и особено на интериора е на съвсем друго ниво. Името Q4 ясно показва къде се намества тази кола в гамата на германците. Тя е цели 10 сантиметра по-гъла от Q3, и с около 4 по-къса от Q5, но по-просторна отвътре заради по-късия канак. Мястото ►





► отзад е същото, а багажникът побира 520 литра.

Q4 се предлага в четири варианта. Базовата кола има електромотор със 170 коня, задно предаване и батерия с 55 киловата общ капацитет. На върха в гамата са двете quattro версии, съответно с 265 и 299 коня, с по два електромотора, задвижване на четирите колела и 82-киловатчова батерия, от които използваме са 76 кВтч.

**НИЕ ТЕСТВАМЕ МЕЖДИННИЯ ВАРИАНТ**, който също има батерия със 76 киловатчова, достатъчни според тестовете WLTP за 520 километра обхват. Само че WLTP, естествено, не е истинският живот. Споменатите 520 км можете да постигнете, ако температурата е идеална, ако карате само в града, и ако сте цивилизован, овладял, възпитан шофьор, който спазва всички ограничения. Кое е стил, несъмнено съществуващ и в България. Но никога досега не сме го виждали.

Този междинен вариант, означаван като Q4 e-tron 40, има всъщност най-големия обхват в гамата. Колко е обаче този обхват в истинския живот?

Преди всичко нека ви припомним, че производителите препоръчват батерията да се зарежда само до 80%, за да се удължи животът ѝ. Ние взехме нашето Q4 именно с 80 процента заряд, достатъчен според компютъра за 312 киломе-

тра. Преди нас някой беше карал доста юнашки, за да постигне над 20 киловатчова разход за 100 км. Ние го смъкнахме до 18 в тестов режим, а накрая, на връщане - даже до 15 киловатчова на сто.

**В КРАЙНА СМЕТКА ИЗМИНАХМЕ 244 КИЛОМЕТРА** с постоянно действащ климатик, и на финала ни оставаше енергия за още 111. Тоест тази кола може спокойно да ви гарантира 350 километра при заредена до 80% батерия. И те са напълно достатъчни, защото освен всичко останало Q4 има и сложна система за охлаждане на батерията, комбинирана водна и маслена. Това позволява батерията да се товари повече и да се зарежда при високи скорости, без това да съкращава особено живота ѝ. При бързо зареждане до 125 киловата - каквито станции вече има в България - 10 минути ви дават над 125 километра обхват. Добавете ги към 350-те, и тази кола изцяло премахва най-голямото притеснение на българския шофьор: „мога ли да отида с нея до морето?“. Може - с цената на една кафе пауза.

Заслуга за добрия обхват има и аеродинамиката - Q4 има коефициент на въздушно съпротивление 0.28 за стандартната версия и 0.26 за варианта Sportback. Заслуга има и ниското тегло. 2050 килограма може и да не ви звучи твърде диетично, но всъщност в света на електромобилите е завидно малко. По-слабо оборудваният ID.4

всъщност тежи с 80 килограма повече.

**ДРУГАТА ОСЕЗАЕМА РАЗЛИКА МЕЖДУ ТОВА AUDI** и братовчедите по концерн е в управлението: тук воланът е несравнимо по-директен и стегнат. Батерията в пода смъква много центъра на тежестта и колата стои успокояващо стабилно в завоите. Не е смайващо динамична, но не това е и целта. Вероятно ще ви шокира, че тази доста скъпа кола е с барабанни спирачки отзад, точно като новата Dacia Sandero. Но тук това не е за икономия, а защото при електромобила спирачките се използват порядко, особено задните. Кое би довело до преждевременно ръждясване на дисковете.

Симпатична, но и на моменти влудяваща черта на тази кола е колко е удобна. Не като комфорт на возене, макар че и то е факт, а удобна най-вече защото върши повечето неща вместо вас. Компютърът може да контролира скоростта и рекулацията, като следи не само пътя, колите и знаците, но и GPS картата, така че винаги знае какво идва пред вас: кръстовище, навлизане в населено място или опасен участък. И може да намали навреме скоростта.

**ДАЖЕ НАЙ-БАЗОВОТО Q4 ИМА ВСИЧКИ** модерни системи за сигурност, включително контрол на дистанцията при паркиране, поддържане на лентата, засичане на пешеходци и велосипедисти. Има и круиз контрол, който според брошурата работи до 200 км/ч - оптимистично, защото максималната скорост всъщност е 160 км/ч. Като стана дума за базовото ниво, нека споменем и цените: от 87 000 лева за Q4 с по-малката батерия, през почти 99 000 лева за версия 40 като нашата тестова, до около 111 000 за най-мощния вариант quattro. За тези пари получавате дигитални прибори, отопление на предните седалки, термозащитни стъкла, климатик, който може да се програмира от смартфона, и 6-канален усилвател за аудиосистемата.

После идва ред на платените екстри: 1600 лева за цвят металик, почти 3000 за панорамен покрив, 4100 за навигацията, която е наистина впечатляваща с триизмерните си проекции. Приятна екстра е и хедъндисплеят с добавена реалност. Камерата за задно виждане струва 900 лева, а матричните LED фарове - 2500. Но пък при тях можете сами да програмирате как да изглеждат дневните светлини. Е, и в това отношение Q4 не е «първият автомобил на Audi», защото същата опция имате и в Q5. Но тази работа с първенството бездруго е доста надценена. ■



# MEASURE QUARCE

The Q4 e-tron is neither the first Audi's EV nor it is revolutionary. And this is exactly its main advantage

By KONSTANTIN TOMOV / Photography AUDI, KOLELA

**M**eet Audi's first real electric car." If these words sound familiar to you, it's because we've used them before.

**WE SAID IT ABOUT THE FIRST AUDI E-TRON** two years ago - but it, as pleasant and comfortable as it is, remains built on a platform for internal combustion engines, the same as the Q7 or Volkswagen Touareg.

Then we said it about the stunning e-tron GT, which was already planned for electric propulsion from the beginning. But it wasn't exactly an Audi, but rather a Porsche Taycan with a more interesting design.

So here's the new Q4 e-tron: Audi's first real, 100% electric car. Which, however, shares its platform and drivetrain with the Volkswagen

ID.4 and Skoda Eniaq, and is even produced in the same factory in Zwickau as they are. Obviously we will have to keep the loud "first real electric car" for some next attempt.

**SAYING THIS, DON'T THINK Q4** is just an ID.4 with a changed badge and price. The engineering basis is the same - but the quality of execution, design and especially the interior is on a completely different level.

The name Q4 clearly indicates where this car fits in the range of Germans. It is 10 centimeters longer than Q3, and about 4 cm shorter than Q5, but more spacious inside because of the shorter lid. The rear seat is the same and the trunk holds 520 liters.

Q4 is available in four variants. The base car has an electric motor with 170 horsepower,

rear-wheel drive and a battery with a total capacity of 55 kilowatts. At the top of the range are the two quattro versions, with 265 and 299 horsepower, respectively, with two electric motors, four-wheel drive and 82-kilowatt-hour battery, of which 76 kWh are usable.

**WE ARE TESTING THE INTERMEDIATE VERSION**, which also has a battery with 76 kilowatt hours, sufficient according to WLTP tests for 520 km range. But WLTP, of course, is not real life. You can achieve the mentioned 520 km if the temperature is ideal, if you drive only in the city, and if you are a civilized, controlled, educated driver who respects all restrictions. Which is a style that undoubtedly exists in Bulgaria. But we've never encountered it.

This intermediate variant, referred to as the Q4 ►







► e-tron 40, actually has the largest range of all. But what is this range in real life? First of all, let us remind you that the manufacturers recommend that the battery be charged only up to 80% to extend its life. We took our Q4 with 80 percent charge, enough according to the computer for 312 kilometers. Before us, someone had driven a lot of heroism to achieve over 20 kilowatt hours of consumption for 100 km. We lowered it to 18 in test mode, and finally, on the way back - even to 15 kilowatt hours per 100 km.

**WE DROVE IT 244 KILOMETERS** with the AC permanently on, and in the end we had energy for another 111 km. That is, this car can easily guarantee you 350 kilometers with a battery charged to 80%. And they are quite sufficient, because among other things Q4 has a complex battery cooling system, combined water and oil. This allows the battery to be loaded more and charged at high speeds, without particularly shortening its life. With a fast charge of up to 125 kilowatts - as there are already such stations in Bulgaria - 10 minutes give you over 125 kilometers range. Add them to the forementioned 350 km, and this car completely removes the biggest concern of the Bulgarian driver: "Can I go to the seaside with it?". Yes, you do - for the price of a coffee break. The aerodynamics is also responsible for the good range - Q4 has a drag coefficient of 0.28 for the standard version and 0.26 for the Sportback variant. The low weight also has its merits. 2050 kg may not sound too dietary, but in fact in the world of electric cars is enviably small number. The less equipped ID.4 actually weighs 80 kilograms more.

**THE OTHER SIGNIFICANT DIFFERENCE** between the Audi and the concern's cousins is in

## Audi Q4 40 e-tron

# 204

к. с. максимална мощност  
hp max power

# 310

Нм максимален въртящ момент  
Nm maximum torque

# 160

км/ч максимална скорост  
kph top speed

# 8.5

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

the driving feel: here the steering wheel is incomparably more direct and tight. The battery in the floor lowers the center of gravity a lot and the car stays soothingly stable in corners. It's not surprisingly dynamic, but that's not the goal.

It will probably shock you that this rather expensive car has drum brakes at the rear, just like the new Dacia Sandero. Here, though, this is not to save money but because in electric cars the brakes are used less often, especially the rear ones. Which would lead to premature rusting of the discs.

Cute - but also infuriating at times - feature of this car is how comfortable it is. Not as driving comfort, although it is a fact, but comfortable mostly because it does all things for you. The computer can control speed and recuperation by tracking not only the road, cars and signs, but also the GPS map, so it always knows what's coming in front of you: an intersection, entering a settlement or a dangerous area. And it can slow down in time.

**EVEN THE MOST BASIC Q4 HAS ALL** modern security systems, including parking distance control, lane keeping, pedestrian and cyclist detection. There is also cruise control, which according to the brochure works up to 200 kph - quite optimistic, because the top speed is actually 160 kph.

Speaking of the base level, let's mention the prices: from BGN 87,000 for the Q4 with the smaller battery, through almost BGN 99,000 for the 40 version like ours, to around BGN 111,000 for the most powerful quattro variant. For this money you get digital instruments, heated front seats, thermal protection windows, air conditioning that can be programmed from the smartphone, and a 6-channel amplifier for the audio system.

Then comes the paid extras: BGN 1,600 for the metallic color, almost BGN 3,000 for the panoramic roof, BGN 4,100 for the navigation, which is really impressive with its three-dimensional projections. A nice extra is the head-mounted display with augmented reality. The rear view camera costs 900 leva, and the matrix LED headlights - 2500. But with them you can program how the daytime running lights look like. Well, even in this respect the Q4 is not "Audi's first car", because you have the same option in the Q5. But this hole "first ever" stuff is quite overrated anyway. ■

84 | **ТАЙНАТА ГЪРЦИЯ**  
**THE SECRET GREECE**



104 | **ДА ОТКРИЕШ КОЛЕЛОТО**  
**INVENTING THE WHEEL**



110 | **ПОДАРЪК СВИШЕ**  
**A GIFT FROM ABOVE**





# АФИШ



## БИОГРАФИЯ

**ПАДЕНИЕТО** // Бежанец, герой от войната, преуспял капиталист, но с левичарски възгледи, медиен магнат, приятел на Тодор Живков, подозиран като агент на цели три големи разузнавания, и дори - за кратко - собственик на българския футболен клуб "Славия": трудно ще откриете по-пъстра личност от Робърт Максвел в цялата история на XX век. Роден в днешна Украйна като Ян Хох, Максвел бе един от най-влиятелните хора в света. Журналистът Джон Престън се опитва да разбули мистериите на неговия живот.

Издателство "Лабиринт"

## BIOGRAPHY

**THE FALL** // Refugee, war hero, successful capitalist, but with leftist views, media mogul, friend of Todor Zhivkov, suspected as an agent of three major intelligence agencies, and even - for a short time - owner of the Bulgarian football club "Slavia": you will hardly find a more colorful personality than Robert Maxwell throughout the history of the Twentieth century. Born in today's Ukraine as Jan Hoch, Maxwell was one of the most influential people in the world. Journalist John Preston is trying to unravel the mystery of his life.

Labyrinth Publishing House



## КЛАСИКА

**ФЕДОСЕЕВ - МАСАЛЕВА** // През последните две години Софийската филхармония разглези доста публиката си с постоянни гастроли на световни звезди и по всичко личи, че това ще продължи и през новия сезон. В началото му ще видим интригуваща комбинация между изгряващата звезда на пианото Александра Масалева и самия Владимир Федосеев, дългогодишния диригент и ръководител на оркестъра на Болшой театър. В програмата са творби на Чайковски и Алексей Шор.

Зала България, 7 октомври

## CLASSICS

**FEDOSEYEV - MASSALEVA** // In the last two years, the Sofia Philharmonic has spoiled its audience with constant tours of world stars and it seems that this will continue in the new season as well. At the beginning we will see an intriguing combination between the rising piano star Alexandra Massaleva and Vladimir Fedoseyev himself, the longtime artistic director and conductor of the Bolshoi Theater Orchestra. The program includes works by Tchaikovsky and Alexei Shore.

Bulgaria Hall, October 7



## КЛУБНА МУЗИКА

**PIERO EPIFANIA** // Пиеро Епифания Осамбела е перуански перкусионист, който от госта години вече живее в България. Музиката му е любопитно отражение на досега до толкова различни култури. В "София Лајв Клуб" Епифания ще представи новия си албум "Miles, Los Amigos" на 6 октомври. Три дни по-рано в клуба ще гостува и прочутият войводински композитор Борис Ковач с New Ritual Quartet.

Sofia Live Club, 6 октомври

## CLUB SCENE

**PIERO EPIFANIA** // Piero Epifania Osambela is a Peruvian percussionist who has been living in Bulgaria for many years. His music is a curious reflection of the different cultures he has encountered so far. On October 6th, Epifania will present his new album "Miles, Los Amigos" in Sofia Live Club. Three days earlier, the famous Vojvodina composer Boris Kovac with the New Ritual Quartet will visit the club.

Sofia Live Club, October 6

# POSTER

## КИНО

**СМЪРТТА МОЖЕ ДА ПОЧАКА** // Отложено първо от напускането на оригиналния режисьор Дани Бойл, и после от Covid-19, поредната екранизация за супершпиона Джеймс Бонд най-после ще се появи по екраните този октомври. В отсъствието на Бойл режисурата бе поверена на Кари Фукунага, който направи сензация с "Истински детектив", а в ролите освен Даниъл Крейг са множество популярни имена: Кристоф Валиц, Ралф Файнс, Леа Сейду, Джефри Райт, Наоми Харис.

*По кината от 1 октомври*

## CINEMA

**NO TIME TO DIE** // Postponed first by the departure of original director Danny Boyle, and then by Covid-19, another movie with the superspy James Bond will finally appear on screens this October. In Boyle's absence, directing was entrusted to Cary Fukunaga, who made a sensation with "True Detective", and in the roles besides Daniel Craig we'll see many popular names: Christoph Waltz, Ralph Fiennes, Lea Seydoux, Jeffrey Wright, Naomi Harris.

*In theaters from October 1*



## ДОКУМЕНТАЛИСТИКА

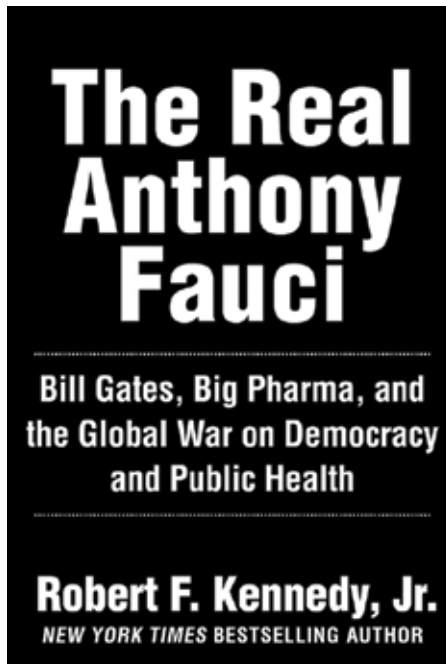
**ИСТИНСКИЯТ АНТЪНИ ФАУЧИ** // Най-скандалната книга на 2021: отчасти защото отправя сериозни обвинения срещу официалната линия в битката с Covid-19, и отчасти защото мнозина в отговор набедиха автора ѝ за опасен дезинформатор. Въпросният автор е Робърт Ф. Кенеди, племенник на президента Джон Ф. Кенеди, син на убития главен прокурор Робърт Кенеди и нашумял правозащитник. Твърденията на Кенеди със сигурност трябва да се приемат с доза критичност - но вероятно същото важи и за официалната пропаганда по темата.

*Издателство Skyhorse*

## NON-FICTION

**THE REAL ANTHONY FAUCCI** // The most scandalous book of 2021: partly because it makes serious accusations against the official line in the battle with Covid-19, and partly because many pointed out its author as a dangerous desinformant. The author in question is Robert F. Kennedy, nephew of President John F. Kennedy, son of the assassinated Attorney General Robert Kennedy and a notorious human rights activist. Kennedy's claims should certainly be taken with a dose of criticism - but probably the same goes for official propaganda on the subject.

*Skyhorse Publishing House*



## ФЕСТИВАЛИ

**ПРАЗНИК НА ДОМАШНИТЕ СИРЕНА** // Тетевенското село Черни Вит е прочуто с единственото в България сирене със зелена плесен. Сега това очарователно място, живописно разположено по течението на едноименната река, ще бъде домакин на празник на домашните сирена, с амбицията да привлече малки производители от целия регион, както и да възкреси позабравени вече домашни рецепти. Покрай майсторите на сирене са поканени и винари, пчелари и производители на сладка и мармалади.

*9 октомври, Черни Вит*

## FESTIVALS

**HOME CHEESE FEAST** // The Teteven village of Cherni Vit is famous for the only cheese with green mold in Bulgaria. Now this charming place, picturesquely located along the river of the same name, will host a celebration of homemade cheeses, with the ambition to attract small producers from all over the region, as well as to resurrect already forgotten homemade recipes. Along with the cheese masters, winemakers, beekeepers and jam and marmalade producers are also invited.

*October 9, Cherni Vit*







Снежана Никифорова води емисиите на руски език  
Snezhana Nikiforova hosts the programs in Russian

# ВСИЧКО ЗА БЪЛГАРИЯ НА 10 РАЗЛИЧНИ ЕЗИКА

Новата информационна емисия на националното радио е без аналог в Европа

Как се прави баница? Какви са наемите в София? Удобно ли е да се живее извън града? Къде ходят в петък вечер студентите във Варна? Банско или Боровец за ски? Къде може да чуете Оркестъра за народна музика на БНР? Какви са данъците в България? А мерките срещу COVID?

Хиляди чужденци - било постоянно живеещи в България, било дошли като туристи - ежедневно си задават някои от тези въпроси. Сега, благодарение на Българското национално радио, могат да получат отговорите на родните си езици. Радио България подготвя информационната емисия „България днес“ на английски, немски, руски и турски език, а от тази есен стартират и програмите на испански, френски, гръцки, сръбски и албански език.

„Мисия на Българското национално радио е да създава и разпространява достоверни и навременни новини от България,“ казва изпълняващият длъжността генерален директор на БНР Милен Митев. Програмният директор Даниела Късовска допълва:

„България има забележителна история, прекрасна природа, талантливи и напредничащи хора. БНР разказва всеки ден за това на български и девет чужди езика.“

„България днес“ се разпространява изцяло онлайн и обобщава най-важните новини от и за България, следи COVID-ситуацията в страната, представя туристически дестинации, запознава с културата и историята на България. Тя е полезна и интересна както за чужденците, живеещи в страната, така и за по-краткосрочните ѝ гости. Всеки информационен блок завършва с „Песен на деня“: актуален или класически български музикален хит.

„Чуждоезиковите предавания са една от запазените марки на БНР вече 85 години. Знаем, че с новите уебкастове ще привлечем още последователи от различни страни. Заслужава си да ги чуем!“, казва главният редактор на „Радио България“ Красимир Мартинов. Можете да го направите на [www.bnr.bg](http://www.bnr.bg). ■

Ипотечен кредит

# ДОМ за теб

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



Централна Кооперативна Банка  
Важният си ти.

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



# Discover Bulgaria in 10 Different Languages

How can you prepare the traditional Bulgarian banitsa? What are the current rent rates in Sofia? Is it comfortable to live in the Bulgarian countryside? Where do young people in Varna like to hang out at night? Bansko or Borovets for skiing? Where can you hear the Folk Music Orchestra of the BNR performing live? And what about the Radio Symphony Orchestra? What are the taxes in Bulgaria? And the measures against Covid-19?

Bulgaria Today, the foreign-language podcast of Radio Bulgaria, answers all these questions in English, German, Russian and Turkish. And, starting this fall, the audio content will be available also in Spanish, French, Greek, Serbian and Albanian - and Bulgarian, of

course.

"The mission of the Bulgarian National Radio is to create and disseminate reliable and timely news from and about Bulgaria," said BNR Acting Director General Milen Mitev. BNR's Programme Director Daniela Kasovska adds: "Bulgaria has a remarkable history, beautiful nature, talented and forward-thinking people. The BNR brings daily content about this in Bulgarian and nine foreign languages."

"Bulgaria Today" is distributed entirely online and brings listeners an overview of the most important news stories from and about Bulgaria, monitors the Covid-19 situation in the country, examines the political, economic and social realities in the country, presents

tourist destinations, introduces the culture and history of Bulgaria. It is useful and interesting for foreigners living, working and studying in Bulgaria, as well as for those who have chosen the country for travel and recreation. Each podcast ends with a dedicated music slot, Song of the Day - either a classical or a modern Bulgarian hit.

"The foreign-language programmes have been one of the trademarks of Radio Bulgaria for 85 years. We believe that with our new podcast we will attract more followers from different countries. It's worth listening to them!", says Krasimir Martinov, the editor-in-chief of Radio Bulgaria. You can follow his advice at [www.bnr.bg](http://www.bnr.bg). ■



# UV ДЕЗИНФЕКЦИЯ НА БОРДА НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР – ЧИСТО И ПРОСТО РЕШЕНИЕ

## ИНОВАТИВНАТА ТЕХНОЛОГИЯ HONEYWELL UV CABIN SYSTEM II:

- Унищожава всички вируси и бактерии от гладките повърхности
- Гарантира понижаването на риска от заразяване с болести на борда
- Номинирана е за изобретение на 2020 г. в класацията на TIME



# ТАЙНАТА ГЪРЦИЯ

## THE SECRET GREECE

9 прекрасни острова, където няма да  
срещнете тълпи от туристи

9 beautiful islands where you will not  
meet crowds of tourists

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

By KALIN NIKOLOV / Photography SHUTTERSTOCK









През септември официално се сбогуваме с лятото - но всъщност не сме длъжни. Ако дозата слънце и море не ви е била достатъчна, можете съвсем лесно да си осигурите нова. Гърция и нейните острови са само на час-два път благодарение на полетите на националния авиопревозвач "България Еър" и неговите партньори. А с малко проучване можете дори да избегнете популярните капани за туристи и да се насладите на места, недостъпни от недостатъците на модерния свят. Ето 9 такива "секретни" острова, подбрани от THE INFLIGHT MAGAZINE.

In September, we officially say goodbye to summer - but do we really have to? If the dose of sun and sea was not enough for you, you can still easily get a new one. Greece and its islands are only an hour or two away thanks to the flights of the national airline Bulgaria Air and its partners. And with a little research, you can even avoid the popular tourist traps and enjoy places untouched by the shortcomings of the modern world. Here are 9 such "secret" islands selected by THE INFLIGHT MAGAZINE.

## ТИЛОС И ХАЛКИ TILOS AND CHALKI

Родос, легендарна пресечна точка на цивилизации и бивш дом на едно от Седемте чудеса на света, е чудесна цялостна дестинация. Но ако напливът от туристи там ви поомръзне, лесно можете да се спасите към някой от близките острови - примерно Тилос или Халки.

Тилос е един от най-зелените и богати на живот острови на Гърция. Идилният пейзаж е чудесен за разходки сред природата. Интересна дестинация е и разрушената средновековна столица Микро Хорио, с изправения над нея замък на рицарите-хоспиталиери.

Халки, на запад от Родос, винаги се е радвал на по-добро благосъстояние заради влиятелните местни търговци, чито вили в неокласически стил и досега са една от главните атракции на острова. Халки няма естествени водоезоточници и питейната вода се внася от Родос. Но пък компенсира с прясна риба и всевъзможни морски дарове.

Как да стигнете: с България Еър до Родос.

Халки е едва на десетина километра в западна посока, но е далеч от пристанището и фериботът пътува между 1 и 2 часа. Парадоксално го по-отдалечения Тилос се стига по-бързо.

Rhodes, a legendary crossroads of civilizations and a former home of one of the Seven Wonders of the World, is a wonderful year-round destination. But if you get tired of the influx of tourists there, you can easily escape to one of the nearby islands - such as Tilos or Chalki.

Tilos is one of the greenest islands in Greece. The idyllic landscape is great for hiking or simply walking. An interesting destination is the ruined medieval capital Micro Horio, with the castle of the Hospitaller Knights standing above it.

Chalki, west of Rhodes, has always enjoyed better prosperity due to the influential local merchants, whose neoclassical villas are still one of the main attractions of the island. Halki has no natural water sources and drinking water is imported from Rhodes. But it compensates with the freshest fish and all kinds of seafood.





Анагистри / Aggistri

How to get: by Bulgaria Air to Rhodes. Chalki is only ten kilometers to the west, but it is far from the port and the ferry travels between 1 and 2 hours. Paradoxically, the more distant Tilos is reached faster.

## ПАКСОС PAXOS

Йонийските гръцки острови са приказно красиви, но и доста комерсиализирани, особено когато става дума за Корфу и Закинтос. Дори и Лефкада, която минаваше за девствено кътче преди двайсетина години, днес е оживена благодарение на новите вълни туристи от България и Румъния.

Ако търсите спокойствие, добър избор в този район е Паксос. Едва на около 25 км южно от Корфу, това островче се състои от няколко приветливи селца с архитектура във венециански стил. Влиянието на венецианците се усеща и в местната храна: не само традиционни гръцки специалитети като сувлаки, но и паста и пица. Популярни

Тилос / Tilos



курорти са Лонгос и Лака, а от Гайос можете да вземете корабче и до остров Антипаксос с неговите ослепително бели плажове.

Горещо ви препоръчваме местния зехтин, макар че не се подвеждайте по рекламите на домашния мед от мащерка - на острова няма да откриете това растение, освен в саксии.

Времето през октомври е приятно - между 14 и 23 градуса, но водата е далеч по-хладна, отколкото на по-южните гръцки острови, и късното есенно плуване е само за по-коравите.

Как да стигнете: с България Еър до Корфу, фериботът от Левкиви до Гайос пътува около час и половина, има и по-бързи кораби.

The Ionian Greek islands are fabulously beautiful, but also quite commercialized, especially when it comes to Corfu and Zakynthos. Even Lefkada, which was considered



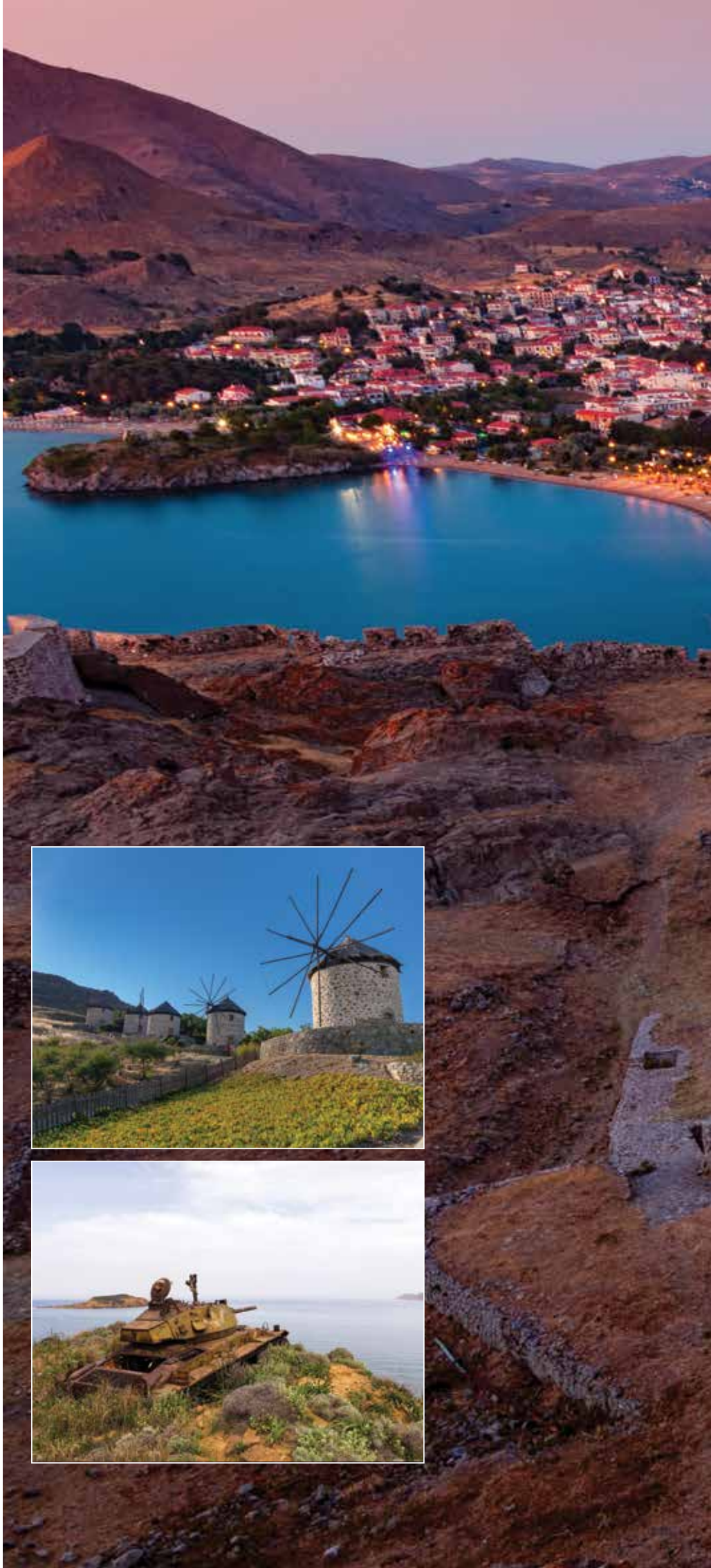
## ЛИМНОС LEMNOS

Почти няма голям гръцки остров, който да не предлага на посетителите си досег с поне две-три хилядолетия история. Но Лимнос (или Лемнос) далеч надхвърля тази граница: най-ранните останки от човешки селища на острова, в местността Уриа-кос, датират от 12-ото хилядолетие преди Христа, а разкопките при Полиохни разкриха доста развита цивилизация, процъфтявала преди около 4500 години, преди да западне, изместена от Троя. Стратегически разположен между Европа и Мала Азия в северната част на Егейско море, Лимнос е изграл важна роля в безброй войни, от Троянската до Втората световна. Но днес трудно ще си представите по-мирно място. Уличките на столица Мирина и останалите градчета са изпъстрени с малки ресторантчета и кафенета, където можете да опитате специфичната местна кухня. Лимност произвежда чудесни бадеми, смокини и маслини. Островът е прославен с местното сирене калатаки, от овче и козе мляко, както и с много характерните си сухи мускатови вина, които в последните години са сензация сред енофилите в цяла Гърция. Благодарение на ниския релеф и на теченията, Лимнос може да се похвали и с множество обширни пясъчни плажове, а дневните температури през октомври обикновено са в диапазона 16-20 градуса.

Как да стигнете: с България Ер до Солун или Атина и полет до Лимнос с нашите партньори. Алтернативно можете да вземете ферибот от Солун (около 6 часа) или Кавала.

There is almost no large Greek island that does not offer its visitors a touch of at least two or three millennia of history. But Lemnos (or Limnos) far exceeds this limit: the earliest remains of human settlements on the island, in the area of Ouriakos, date from the 12th millennium BC, and excavations at Poliochne have revealed a fairly advanced civilization that flourished about 4,500 years ago, only to decline a few centuries later, displaced by Troy. Strategically located between Europe and Asia Minor in the northern Aegean Sea, Limnos has played an important role in countless wars, from the Trojan to the World War II. But today it is difficult to imagine a more peaceful place. The streets of the capital Myrina and other towns are dotted with small restaurants and cafes, where you can try the specific local cuisine. Lemnos produces wonderful almonds, figs and olives. The island is famous for the local kalathaki cheese made out of sheep's and goat's milk, as well as its very characteristic dry muscat wines, which in recent years have been a sensation among enophiles throughout Greece. Due to the low terrain and currents, Lemnos boasts many extensive sandy beaches, and daily temperatures in October are usually in the range of 16-20 degrees.

How to get there: with Bulgaria Air to Thessaloniki or Athens and a flight to Lemnos with our partners. Alternatively you can take a ferry from Thessaloniki (about 6 hours) or Kavala.











## АНТИПАРОС ANTIPAROS

В групата на Цикладските острови Парос е добре познат на туристите. Но намиращият се срещу него Антипарос обикновено е заобикалян, макар че разстоянието между островите няма и два километра. Това е необяснимо, защото Антипарос е също толкова автентичен, със същите каменни улечки и бели къщи със сини врати. От друга страна, отсъствието на обичайните тълпи привлича друг тип посетители - като например

холивудската звезда Том Хенкс, който има вила на острова.

Сред главните атракции на Антипарос е голямата и дълбока пещера в центъра на острова, в която самият лорд Байрон някога издълбал инициалите си. Входната такса за нея днес е основен източник на приходи за общината. Другата забележителност е венецианският замък, построен от местния феодал Джовани Лоредано в средата на XV век.

Как да стигнете: С България Еър до Атина.

После с ферибот до Парос (4-5 часа), и с корабче оттам до Антипарос (9 минути)

In the Cycladic group, Paros is well known to tourists. But the Antiparos lying just opposite to it is usually bypassed, although the distance between the islands is less than two kilometers. This is inexplicable because Antiparos is just as authentic, with the same cobbled streets and white houses with blue doors. On the other hand, the absence of the usual crowds attracts another type of visitors - such as Hollywood star Tom Hanks, who





has a villa on the island.

Among the main attractions of Antiparos is the large and deep cave in the center of the island, in which Lord Byron himself once carved his initials. The entrance fee for it today is the main source of income for the municipality. The other landmark is the Venetian castle, built by the local feudal lord Giovanni Loredano in the middle of the 15th century.

How to get: By Bulgaria Air to Athens. Then by ferry to Paros (4-5 hours), and by boat from there to Antiparos (9 minutes)









**ФОЛЕГАНДРОС**  
**FOLEGANDROS**

Санторини със стръмните му улички, ослепително белите къщи и фантастичните гледки отвисоко към калдерата на някогашния вулкан е една от емблемите на Гърция. За жалост понякога се налага да се редите на половинчасова опашка, за да си направите селфи с въпросните гледки като фон.

Ако не сте от почитателите на голямата гъстота на населението, можете спокойно да прескочите острова с неговите тълпи и завишени цени, и вместо това да посетите Фолегандрос. Също вулканичен, също с бели къщи, стръмни улички и смайващи панорамни гледки, той е несравнимо по-спокоен от прочутия си съсед. Единственото, което няма да откриете тук, е пясък - вместо това плажовете са покрити със ситни шарени камъчета. Извън това Фолегандрос е като изваден от стара брошура и ще напълни акаунта ви в Instagram за дълго време напред.

Как да стигнете: с България Еър до Ираклион, Крит. Оттам трябва да хранете фериботта до Санторини и да се прекачите до Фолегандрос, но цялото пътуване отнема около три часа и половина

Santorini with its steep streets, dazzling white houses and fantastic views from above to the caldera of the former volcano is one of the emblems of Greece. Unfortunately, sometimes you have to queue for half an hour to take a selfie with the views in question as a background.

If you are not a fan of high population density, you can safely skip the island with its crowds and inflated prices, and instead visit Folegandros. Also volcanic, also with white houses, steep streets and stunning panoramic views, it is incomparably calmer than its famous neighbor. The only thing you won't find here is sand - instead the beaches are covered with small colorful pebbles. Beyond that, Folegandros is like being taken out of an old brochure and will fill your Instagram account for a long time to come.

How to get: by Bulgaria Air to Heraklion, Crete. From there you have to feed the ferry to Santorini and transfer to Folegandros, but the whole trip takes about three and a half hours.





a virgin place twenty years ago, is now lively thanks to the new waves of tourists from Bulgaria and Romania. If you are looking for tranquility, a good choice in this area is Paxos. Just about 25 km south of Corfu, this island consists of several friendly villages with Venetian style architecture. The influence of the Venetians is also felt in the local food: not only traditional Greek specialties such as souvlaki, but also pasta and pizza. Popular resorts are Loggos and Lakka, and from Gaios you can take a boat to the island of Antipaxos with its dazzling white beaches. We highly recommend the local olive oil, although do not be fooled by the advertisements of homemade thyme honey - you will not find this plant on the island, except in pots.

The weather in October is nice - between 14 and 23 degrees, but the water is far cooler than on the southern Greek islands, and late autumn swimming is only for the tougher. How to get there: with Bulgaria Air to Corfu, the ferry from Levkini to Gaios travels about an hour and a half, and there are also faster ships.

## СИМИ SYMI

Още една удобна дестинация, ако отпавната ви точка е Родос. Сими е относително малък остров (65 квадратни километра заедно с прилежащите седем островчета) на около 41 км в северозападна посока, и съвсем близо до турския бряг. Както и повечето други острови от групата на Додеканезите, и той е бил под римска и византийска власт, после е завзет от рицарите-хоспиталиери в зората на XIV век и после от османците - през XVI.

В миналото Сими е процъфтявал като удобна спирка за търговските ветроходи и с улова на сунгери, и тогава населението е надхвърляло 20 000 души. Днес е едва около 2600. Главната забележителност е манастирът "Св. Михаил Панормитис", където се съхранява чудотворна икона. Крепостта над столицата Сими е от епохата на Източната римска империя, разширена допълнително от хоспиталиерите. Самото градче бе доста освежено през последните двайсетина години от двама прочути гръцки архитекти, които дори получиха наградата Europa Nostra за работата си.



Паксос / Paxoi

Но основните причини да го изгледате тук не са шената забележителности. Сими е място за спокойна почивка, тихи плажове и хубава храна. Даже през октомври средната температура на въздуха е 21.4 градуса, а минималната рядко пада под 19. Температурата на водата обичайно остава над 20 градуса чак до декември. Как да стигнете: с България Еър до Родос, фериботът до Сими пътува малко над час.

Another convenient destination if your starting point is Rhodes. Symi is a relatively small island (65 square kilometers along with the adjacent seven islets) about 41 km to the northwest, and very close to the Turkish coast. Like most other Dodecanese islands, it was under Roman and Byzantine rule, then it was captured by the Knights Hospitaller at the dawn of the Fourteenth century, and then by the Ottomans in the Sixteenth.

In the past, Symi flourished as a convenient stop for commercial sailing ships and also thanks to diving for sponges. In those times, the population exceeded 20,000 people. Today it is only about 2600. The main landmark is the monastery "St. Michael Panormitis", where a miraculous icon is kept. The fortress above the capital Symi dates back to the era of the Eastern Roman Empire, further expanded by the Hospitallers. The town itself has been quite refreshed in the last twenty years by two famous Greek architects, who even received the Europa Nostra

award for their work.

But the main reasons to come here are not the sights. Simi is a place for a relaxing holiday, quiet beaches and good food. Even in October, the average air temperature is 21.4 degrees, and the minimum rarely falls below 19. The water temperature usually stays above 20 degrees until December.

How to get there: with Bulgaria Air to Rhodes, the ferry to Simi travels a little over an hour.

## АНГИСТРИ ANGISTRI

Това малко островче в Сароническия залив е толкова близо до столицата Атина, че през юли и август буквално кипи от живот. Но през есента трите му градчета са по-тихи и приятни - за разлика от съседната Егина, където оживлението не секва.

Името на Ангистри означава рибарска кука, но тук няма да откриете кой знае колко рибари - основната индустрия на острова е туризмът. Има изобилие от кокетни малки хотелчета, от които можете да наемете и каяци за разходки по вода, и велосипеди за изследване на излюстните гори във вътрешността. Освен това можете лесно да го съчетаете с пътуване до прочутите древни забележителности на Пелопонес, като Епидавъра или Микена.

Как да стигнете: с България Еър до Атина. От пристанището на Пирея можете да вземете корабче до Ангистри, плаването трае около час

This small island in the Saronic Gulf is so close to the capital Athens that in July and August it is literally bustling with life. But in the fall, its three towns are quieter and more pleasant - unlike neighboring Aegina, where the bustle does not stop.

The name Angistri means fishing hook, but here you will not find too many fishermen - the main industry on the island is tourism. There are plenty of neat little hotels from which you can rent kayaks for water walks and bicycles to explore the coniferous forests inland. You can also easily combine it with a trip to the famous ancient sights of the Peloponnese, such as Epidaurus or Mycenae.

How to get: by Bulgaria Air to Athens. From the port of Piraeus you can take a boat to Angistri, the voyage takes about an hour.





TRAVEL  
DIARY

ON  
AIR

Симу / Symi









**КАРПАТОС**  
**KARPATHOS**

Вторият най-голям остров от групата на Додеканезите е изненадващо пренебрегван от туристите - чудесна новина за всеки, който търси спокойствие. Това е и едно от последните места, където можете да видите островна Гърция в традиционния ѝ вид - с кафенетата, играта на табла, стариците в народни носии. Планинското селце Олимпия в северната част на острова е като пътуване 100 години назад във времето.

Карпатос е едва на петдесетина километра югозападно от Родос, но понеже фериботите потеглят от северния край на по-големия остров, пътуването се удължава. Но пък наградата си заслужава: Карпатос предлага множество чудесни плажове. Тези на източния бряг са предимно каменисти, но южните и западните са посипани с възможно най-фин бял пясък. През лятото пролем са прословутите "мелтеми" - характерните егейски силни ветрове, но до края на септември те вече са утихнали.

Дневните температури през есента са от порядъка на 15-20 градуса, а нощните много рядко падат под 12 градуса. Морската вода е достатъчно топла за къпане дори и през ноември. Периодът от декември до февруари е по-дъждовен. Извън него хубавото време е почти гарантирано.

Как да стигнете: с България Еър до Родос. Фериботът до Карпатос пътува около 4 часа и половина.

The second largest island in the Dodecanese group is surprisingly neglected by tourists - great news for anyone looking for peace. This is one of the last places where you can see the island Greece in its traditional form - with cafes, backgammon, old women in traditional costumes. The mountain village of Olympos in the northern part of the island is like a journey 100 years back in time. Karpathos is only fifty kilometers southwest of Rhodes, but as the ferries depart from the northern end of the larger island, the journey is extended. But the reward is worth it: Karpathos offers many wonderful beaches. Those on the east coast are mostly rocky, but the south and west are sprinkled with the finest white sand possible. In the spring and summer there's the problem with the famous "meltemi" - the typical Aegean strong winds, but by the end of September they have subsided.

Daytime temperatures in autumn are in the range of 15-20 degrees, and nighttime temperatures very rarely fall below 12 degrees. The sea water is warm enough for bathing even in November. The period from December to February is rainier. Outside of it, good weather is almost guaranteed. How to get: by Bulgaria Air to Rhodes. The ferry to Karpathos travels about 4 and a half hours.





Сифнос / Siphnos



Серифос / Seriphos

**КИТНОС, СЕРИФОС, СИФНОС**  
**KYTHNOS, SERIFOS, SIFNOS**

Тези три острова от Западните Циклади са всъщност три последователни спирки на ферибота, който трябва да вземете от Лаврио край Атина. Всяка следваща ви отдалечава все повече от тълпите и обещава спокойствие и чудесна почивка. Стига само да не ги посетите през август, когато и хиляди атиняни се устремяват насам.

Китнос, на около два часа с ферибот, е прославен с топлите си минерални извори.

Още малко по-нататък е Серифос, чиято столица Хора е може би сред най-живописните градчета в цяла Гърция. Красотата ѝ привлича световноизвестни художници и творци. Пристанището Ливади със старомодните си кафенета също е много приятно място. Не пропускайте да опитате местното "мастело" - козе сирене, сходно с халуми. Ако имате достатъчно търпение, може да подминете и Серифос в полза на Сифнос, на около 160 km от материка. Тук е една от кулинарните столици на Гърция, с множество характерни местни специалитети (например студена супа от пълеш). Столицата Аполония е модерно градче, но извън нея островът е изпъстрен с добре поддържани туристически пътеки и предлага чудни гледки. Как да стигнете: С България Еър до Атина. От летището може да хванете автобус до пристанището Лаврио, откъдето тръгват фериботи за Цикладите.

These three islands of the Western Cyclades are actually three consecutive stops on the ferry that you have to take from Lavrio near Athens. Each one takes you further and further away from the crowds and promises peace and wonderful rest. As long as you don't visit them in August, when thousands of Athenians flock here.

Kythnos, about two hours by ferry, is famous for its hot mineral springs. A little further is Serifos, whose capital Chora is perhaps one of the most picturesque towns in all of Greece. Its beauty attracts world-famous artists and creators. The port of Livadi with its old-fashioned cafes is also a very nice place. Be sure to try the local "mastelo" - goat cheese, similar to halloumi.

If you have enough patience, you can pass Serifos in favor of Sifnos, about 160 km from the mainland. Here is one of the culinary capitals of Greece, with many typical local specialties (such as cold melon soup). The capital Apollonia is a modern town, but outside it the island is dotted with well-maintained hiking trails and offers wonderful views.

How to get: By Bulgaria Air to Athens. From the airport you can catch a bus to the port of Lavrio, from where ferries depart for the Cyclades.



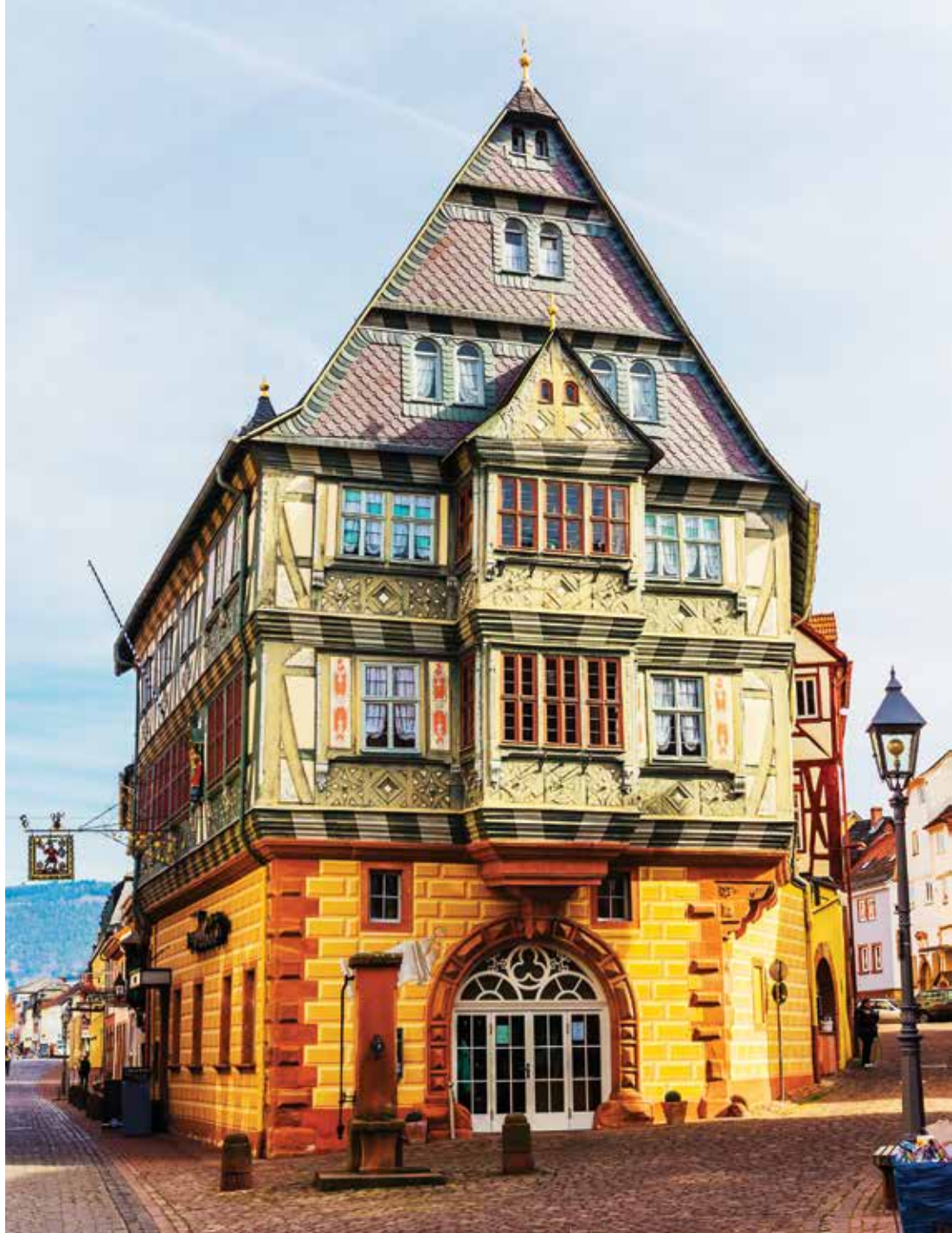


# ПОСЛЕДНИ ПОРЪЧКИ, МОЛЯ

## LAST ORDERS PLEASE

Петте най-стари кръчми  
в Европа според  
Bulgaria ON AIR

Europe's five oldest pubs,  
according to Bulgaria ON AIR



### HERBERG VLISSINGHE

**Къде:** Брюж, Белгия

**Откога:** Основана през 1515, това е най-старата бирария в Белгия, в миналото предпочитано място за госта от големите фламандски художници. Днес отново е на мода и през 2013 бе избрана за кръчма на годината в страната.

**Where:** Bruges, Belgium

**Since when:** Opened in 1515, this is Belgium's oldest pub, it was once a favourite spot for many great Flemish artists. Today it's back in the game and in 2013 it was chosen pub of the year in the country.

### AL BRINDISI

**Къде:** Ферара, Италия

**Откога:** Доказано от 1435, макар че според някои сведения я е имало още

около 1100 година. За тези почти 6 века това е било любимо място на личности от калибъра на Тициан и Николай Коперник.

**Where:** Ferrara, Italy

**Since when:** There's evidence of 1435, although, according to some data, it's been there ever since 1100. For nearly 6 centuries it's been a favourite spot for people of the likes of Titian and Nicolaus Copernicus.

### THE BRAZEN HEAD PUB

**Къде:** Дъблин, Ейре

**Откога:** Собствениците я датират от 1198 година, макар че сегашната сграда най-вероятно е открита около 1580-1600. Преди това е била конюшня. Любимо място на писатели като Джонатан Суифт и Джеймс Джойс.

**Where:** Dublin, Ireland

**Since when:** The owners date it back to 1198, even though the present day building was most likely opened circa 1580-1600. Before that it had been a stable. Jonathan Swift and James Joyce's favourite spot.

### YE OLDE TRIP TO JERUSALEM

**Къде:** Нотингам, Англия

**Откога:** Създадена по време на III кръстоносен поход (и по-точно през 1189 година), тази странноприемница е на практика издълбана в скалата и лежи върху плетеница от пещери, където се вари и съхранява бирата.

**Where:** Nottingham, England

**Since when:** Established during the Third Crusade (more precisely in 1189), the inn was in fact carved out from the rock and





built on a maze of caves, where beer was brewed and stored.

#### ZUM RIESEN

**Къде:** Милтенберг, Германия

**Откога:** Създадена е около 1150 година и според архивите под покрива ѝ са пили монарси като Карл IV, Кайзер Карл VI и Лудвиг Баварски. В течение на векове пред портите ѝ са били съдени (и изгаряни) местните вещици.

**Where:** Miltenberg, Germany

**Since when:** Opened circa 1150. History says that monarchs like Charles IV, Kaiser Charles VI and Ludwig of Bavaria used to drink under its roof. Over the centuries, local witches were put on trial (and burned) outside its gates. ■



# БЪЛГАРИЯ СУТРИН

с Мария Константинова и Мирослав Димитров

**ON  
AIR**

| 07:00 - 09:00 | Всеки денник



[bgonair.bg](https://www.bgonair.bg)



...WHERE THE SKY KISSES THE SEA!



Sts. Constantine and Helena Resort +359 887 003 003 [www.thebay.bg](http://www.thebay.bg)



*Carpe Vita*  
complex

STS. CONSTANTINE AND HELENA

*Оазис спокойствия и тепла*  
300 М ОТ БЕРЕГА МОРЯ

*Oasis of peace and comfort*  
300 M TO THE SEASIDE

\*ЛЮКСОВОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО \*ДВУХ- И ТРЕХКОМНАТНЫЕ КВАРТИРЫ  
С ФУНКЦИОНАЛЬНОЙ ПЛАНИРОВКОЙ \*ОТЛИЧНАЯ ИНВЕСТИЦИЯ  
\*ИНВЕСТИЦИОННО-СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ С БОЛЬШИМ ОПЫТОМ  
И ОТЛИЧНОЙ РЕПУТАЦИЕЙ

\*LUXURY CONSTRUCTION \*ONE - AND TWO - BEDROOM APARTMENTS  
WITH FUNCTIONAL DISPOSITION \*EXCELLENT INVESTMENT  
\*INVESTMENT CONSTRUCTION COMPANY WITH EXPERIENCE  
AND A GREAT REPUTATION

MY-HOME.BG

+359 888 323432



# ДА ОТКРИЕШ КОЛЕЛОТО

Най-разпространената храна в света има богато родословие и роднини от много континенти. Ето най-популярните видове италианска пица и историите около създаването им







Текст КРИСТИНА НИГОХОСЯН / Фотография SHUTTERSTOCK

**К**акто почти всеки сдобил се с легендарен статут специалитет, и историята на пицата не е съвсем ясна. Скорошни археологически разкопки твърдят, че подобна на пица храна вече съществувала през Бронзовата ера в район Венето. Посигурни от това обаче са сведения от Средните векове, според които простолюдието подправяло тестото с подправки и зехтин за вечеря. Нещата добили по-весели краски, когато в Италия започнали да отглеждат индийски водни биволи и да произвеждат първата моцарела. Мекото сирене станало толкова неразривно свързано с пицата, че днес ита-

лианците се отнасят твърде скептично към такава, в която сиренето не е моцарела и, не дай си боже, се слага върху ѝ в насипно състояние от пликче.

Развитието на кръглия деликатес достигнало зенита си, когато през XVIII век някакви селяни решили да опитат домати – растение, което се смятало за силно отровно и се отглеждало само с декоративна цел. Благодарение на смелостта (или глуда им), популярността на пицата започнала да расте с главоломни темпове и първата истинска пицария Antica Pizzeria Port'Alba отворила врати в Неапол през 1830. Работи и до днес. ►



#### ► **NAPOLETANA**

*Роден град: Неапол*

Всички знаят легендарната история за майстор Рафаеле Еспозито, който създал „Маргерита“ в чест на кралица Маргерита в цветовете на новия италиански флаг – зелено (босилек), бяло (моцарела) и червено (домати). Маргерита е разновидност на неаполитаната – най-известната представителка на пиците, която трябва да отговаря на толкова стриктни стандарти, че се е сдобила със собствена асоциация – Associazione Verace Pizza Napoletana. Според нея правите истинска неаполитаната, ако тестото съдържа 80% брашно тип 00 и 20% брашно тип 0. Добавете към него вода, морска сол и малко мая, оставете да втаса за два часа, оформете топки от около 250 грама, и оставете за още 4-6 часа. След това разстелете на ръка, като центърът трябва да е не по-дебел от 0.4 см, а крайчетата да са максимум 2 см. Пече се между минута и минута и половина на фурна на гърба, а в топинга винаги присъстват моцарела, доматиен сос и

малко зехтин. Двете разновидности на неаполитаната са маринара (домати, зехтин, риган и чесън) и маргерита (домати, зехтин, моцарела, настъргано твърдо сирене и пресен босилек). Ако пицарията, в която решите да я хапнете, не е одобрена от Associazione Verace Pizza Napoletana, може да очаквате и изненади в съставките.

#### **SARDENARA**

*Роден край: Лигурия*

Твърди се, че лигурийската пица е предшественик не само на неаполитанската, но и на откриването на Америка. Кое то обяснява и липсата на „чуждоземни“ съставки като домати например. Вместо тях включва скромни, но горди местни продукти – гребни маслини, лук, морска сол, аншоа или сардини. Само гребната риба и малко чесън са достатъчни, за да кажете, че сте приготвили сардинска пица. Няма да ви се разсърдят обаче, ако добавите още лук, маслини и риган. Или ако просто намажете тестото с босилеково песто. Забравете обаче за дома-

чения сос – това е от малкото видове пици, в които червеният плод не е на почет.

#### **SFINCIONE**

*Роден град: Палермо*

Свободно преведено, sfincione означава „гъбест“. Кое то подсказва и основната разлика на сицилианската пица със северните ѝ посестрими – тя е доста пухкава. Пълнежът се състои основно от домати, лук, аншоа, овче сирене от рода на качокавало, хлебни трохи. Сфинчоне може и да не е типичната пица, но влиянието ѝ върху редица местни специалитети в САЩ е неоспоримо – от нея произлизат чикагската deer dish пица, филаделфийският доматен пай и американската сицилиана.

#### **PIZZOLO**

*Роден град: Сортино*

Макар със скромен произход (от малко сицилианско градче по поречието на Анапо), пицоло е особено щедра пица – може да се яде с най-разнообразни, солени или сладки, пълнежи. Разточената





кръгла кора се пече за кратко, разделя се на два слоя и се пълни с прошуто, моцарела, домати, нагенички и каквото друго ви хрумне, след което се допича. Корицката се намазва със зехтин и поръсва с риган или мащерка, както и с настърган пармезан. Десертното пицоло пък се пълни с шам фъстък, сирене и мед. Не можете да решите кой вид да пробвате? Помолете за pizzolo doppia farcitura – половинки с различна пълнка.

### SCACCIA

*Роден град: Рагуза*

Сицилия допринася сериозно за обогатяване на видовете пици, макар тази тук да не прилича много на класическа пица. Разточеното много тънко тесто се покрива с доматиен сос и сирене качокавало, след което се навива на руло и се пече. След това се реже на филии и се хапва гореща, докато сиренето все още се точи на конци. Макар да е специалитет от Рагуза, този тип пица има своите разновидности из цялата провинция: в Соларино ще го опитате със зеленчуци и дори с картофи,

докато в подножието на планината – с домашно сирене и нагенички.

### PIZZELLE NAPOLETANE

*Роден град: Неапол*

Пицелe е бедният роднина на неаполитаната. Продава се навсякъде по улиците като бърза храна и е споменат в началото на XIX век от Александър Дюма като храната на бедняците. Представлява подобно на поничка пичиво, намазано с доматиен сос и покрито с резен моцарела и листо босилек. Историята разказва, че пицелe е изобретено от жените на пицарите, които оползотворили останалото от геня тесто.

### PANZEROTTO

*Роден град: Бари, Пулия*

Шегобийците твърдят, че в Милано създали модна версия на калцоне – мини пици-джобчета, с които да засити глада си по време на седмицата на модата. Истинската история на панцерото обаче е друга – произлиза от Пулия, където се приготвя в нача-

лото на традиционния карнавал. Дама на име Джузепина Луини пренася рецептата си в Милано през 1949 и оттогава специалитетът е популярен и там. Пицата-джоб се прави от местното на калцоне и има подобна форма. Но приликите са дотук, защото панцерото се пържи. Пълнежът варира от класическите домати и моцарела до спанак, гъби, шунка, царевича, чушки.

### PIZZATA DI RECCO

*Роден град: Реко*

„Фокачата от Реко“ е толкова специфична (и гениално проста), че има защитено географско наименование. Представлява сирене страчино между два листа тесто без набухвател. Резултатът е хрупкаво пичиво, което ще засити глада ви по всяко време на деня. Добавете ли отгоре му доматиен сос, маслини, аншоа или нещо различно от страчино, фокачата от Реко се превръща в Pizzata di Recco – пица, в чието тесто ви очаква приятна изненада от сирене. ■



*Kavident*  
DENTAL CLINIC



DENTAL CLINIC KAVIDENT

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

+359 887 925 737

+359 2 495 06 20

Sofia, Bulgaria, Rikardo Vakarini 10A str.





# INVENTING THE WHEEL

The most common food in the world has a rich history and relatives in many continents. Here are the most popular types of Italian pizza and the stories of their creation

By CRISTINA NIGOHOSIAN / Photography SHUTTERSTOCK

**L**ike the history of almost any legendary speciality, that of pizza is not quite clear either. Recent archaeological discoveries evidence that pizza-like food existed even in the Bronze Age in the Veneto region. More reliable reports date from the Middle Ages when the common people seasoned dough with olive oil and herbs for their dinner. Things gained another dimension when the Indian Water Buffalo was introduced in Italy and production of mozzarella started. The soft cheese became such an integral part of pizzas that Italians today tend to be sceptical of any pizza topped with anything but mozzarella. And, God forbid, no Italian would ever use a dried shredded type of cheese straight from the packet.

The development of the round delicacy reached a turning point in the 18th century when some villagers decided to try tomatoes – a plant that was considered highly poisonous and grown only for decorative purposes. Thanks to their courage (or hunger), the popularity of pizza grew at breakneck speed and the first true pizzeria, the Antica Pizzeria Port'Alba, opened in Naples in 1830. It is still working today.

## NAPOLETANA

*Origin: Naples*

We all know the legendary story of master Raffaele Esposito, who created pizza Margherita in honour of Queen Margherita in the colours of the new Italian flag: green (basil), white (mozzarella) and red (tomatoes). Margherita is a variation of napoletana – the best known pizza, which must conform to the strict standards set by its own association, the Associazione Verace Pizza Napoletana. According to it, the dough of a true napoletana must be made with 80% type 00 flour and 20% type 0 flour. Add water, sea salt and some yeast, let rise for two hours, form little balls of about 250 grams, and leave to rise again for another four to six hours. The fermented dough balls are then flattened by hand, with a middle no thicker than 0.4 cm and thicker borders of up to 2 cm. It is baked for 60 to 90 seconds in a wood-fired oven, and the topping always includes mozzarella, tomato sauce and a drizzle of olive oil. The two varieties of the napoletana are marinara (tomatoes, olive oil, oregano and garlic) and margherita (tomatoes, olive oil, mozzarella, grated hard cheese and fresh basil). If the pizzeria where you decide

to eat it is not approved by the Associazione Verace Pizza Napoletana, you may well expect surprise ingredients.

## SARDENARA

*Origin: Liguria*

The Ligurian pizza is claimed to be a precursor not only of the napoletana, but also of the discovery of America. Which explains the lack of “exotic” ingredients like tomatoes, for example. Instead, it is made with modest but proud local products: small olives, onions, sea salt, anchovies or sardines. Just the small fish and some garlic are enough to produce a Sardinian pizza. But you won't go wrong if you add more onions, olives and oregano. Or if you simply brush the dough with basil pesto. Forget about the tomato sauce though - this is one of the few types of pizzas that is made without it.

## SFINCIONE

*Origin: Palermo*

Loosely translated, sfincione means “spongy”. Which suggests the main difference between the Sicilian pizza and its northern variations – it is quite fluffy. The filling consists mainly of tomatoes, onions, anchovies, sheep's



milk cheese like caciocavallo, breadcrumbs. Sfincione may not be a typical pizza, but its influence on a number of foods in the US is undeniable –Chicago deep dish pizza, Philadelphia tomato pie, and American Sicilian all owe their existence to sfincione.

#### PIZZOLO

*Origin: Sortino*

Although of humble beginnings (a tiny Sicilian town in the Anapo river valley), pizzolo is a particularly generous pizza – it can be eaten with various savoury or sweet fillings. The round dough is baked briefly, then sliced into two layers and filled with prosciutto, mozzarella, tomatoes, sausage and whatever else takes your fancy. The top is brushed with olive oil, oregano or thyme, and grated parmesan before going back into the oven. A dessert variation features pistachios, cottage cheese and honey. You can't decide what to try? Ask for a pizzolo doppia farcitura to sample two halves with different fillings.

#### SCACCIA

*Origin: Ragusa*

Sicily has a major contribution to the varieties

of pizzas, even if scaccia does not really look much like a classic pizza. The thinly spread dough is topped with tomato sauce and caciocavallo cheese, rolled up and baked. When ready it is cut into slices and eaten hot, the cheese melting in your mouth. Although a specialty of Ragusa province, there are regional differences: in Solarino, for example, it is made with vegetables and even potatoes, while in the foothills the pizza is more likely to contain cottage cheese and sausage.

#### PIZZELLE NAPOLETANE

*Origin: Naples*

Pizzelle is the poor relation of napoletana. Sold everywhere by street vendors as fast food, it was mentioned in the early 19th century by Alexandre Dumas as the food of the poor. It is actually a mini-pie brushed with tomato sauce and topped with a dollop of mozzarella and a single basil leaf. History tells us that pizzelles were invented by the wives of pizzaiolos who made use of any leftover dough.

#### PANZEROTTO

*Origin: Bari, Puglia*

It is said jokingly that a fashionable version

of calzone was created in Milan: mini-pizza pockets to relieve your hunger during fashion week. But the true story of panzerotto is different – it originated in Puglia, where it is made to mark the beginning of the traditional carnival. When Lady Giuseppina Luini moved to Milan in 1949, she took the recipe with her, making panzerotto popular there as well. The pizza pocket is made from calzone dough and has a similar shape. But that's where the similarities end, because panzerotto is deep-fried, not baked. The filling varies from the classic tomatoes and mozzarella to spinach, mushrooms, ham, corn and peppers.

#### PIZZATA DI RECCO

*Origin: Recco*

Focaccia di Recco is so specific (and ingeniously simple) that it has a Protected Geographical Indication. It features stracchino cheese between two ultrathin layers of a yeastless dough. The result is a crispy pizza that can be eaten at any time of the day. If you top it with tomato sauce, olives, anchovies or anything other than stracchino, the Focaccia di Recco becomes Pizzata di Recco, a pizza with a secret cheesy base. ■



# ПОДАРТЪК СВИШЕ

Виното ни е дало толкова много – от политиката и демокрацията до ваксината срещу бяс

Текст ЯСЕН БОРИСЛАВОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

**Н**якога на въпроса кое е най-великото творение на човечеството Айнщайн, без да се замисля, отговорил - хлябът. Никои не е оспорвал този несъмнено мъдр и може би достатъчно изчерпателен отговор. Но, ако въпросът бъде зададен по друг начин - кой е най-великият дар от Бога за човека, кой е трапезният знак на божията милост, отговорът би трябвало да е друг. Това е виното.

**И ХЛЯБЪТ, И ВИНОТО** се раждат от природата с човешка намеса, но те са дълбоко различни, дори някак противоположни като митологично послание. Хлябът е изцяло човешко и земно творение. За него често се казва, че е “труден”, “корав”, “горчив”, защото носи спомена за първородния грях и божие наказание. “С пот на лицето си ще ядеш хляба си, докле се върнеш в земята, от която си взет, защото пръст си и в пръстта ще се върнеш”, казва Господ на

Адам, преди да го изгони от Едем (Битие 4:19). Виното е нещо съвсем различно. Ако хлябът “с пот на лицето” е една присъда, то виното е помилване, облекчаване на режима, едно частично опрощение. Когато е много хубаво, човек някак спонтанно казва, че е божествено. И причина за това не е само вкусът.

То се появява чак след Потоп, от който оцелява единствено фамилията на праведния Ной, първия библейски лозар. “Ной почна да обработва земята и насади лозе, и пи вино и се опи и лежеше гол в шатрата си.” (Бит. 9:20-21). Малкият му син Хам го видял и му се присмлял, а другите синове - Сим и Иафет, побързали да закрият голотата на баща си. Като изтрезнял, Ной разбрал какво е станало, докато бил пиян, и прокълел Хам да бъде “роб на робите у братята си”. Така върху първото библейско вино се пренася част от символиката на ябълката от Едем. То захранва интригата в сложно разклоненото и наситено с ▶





► насилие, вероломство и омраза повествование на Стария завет.

**ИНТЕРЕСНО Е, ЧЕ БОГ НЕ ОСЪЖДА** пиянството на бащата, а подигравките на сина, незачитането на авторитета. Защото виното е дар и знак, че в живота на човека няма да има само строги делници с труден и горчив хляб, но ще има и празници, в които чрез виното човек ще се отдели от земните грижи и несгоди. Тази негов старозаветна природа най-точно е изразена в думите на цар Давид: “Вино весели сърце човека” (Пс. 103:15). Това езическо вино е бујно, жизнерадостно и понякога неустово като римските вакханалии и гръцките мистерии в чест на Дионис. То е дар, който трябва да радва, да носи наслада и утеха, но то е също неосъзната връзка между човека и Бога. “Няма да оставя сока си, който весели богове и човеци”, отговорила лозата, когато гърветата я поканили да им стане цар, според една библейска притча. (Съд. 9:12). В Стария завет то често се явява като част от благословиите. “Да ти даде Господ от небесната роса и от мъстината на земята, и изобилие на жито и вино”, казва Исаак на Иаков. (Бит. 27:28). То задължително участва в жертвоприношенията и заради старозаветния обичай да се принася кръвна жертва, понякога се нарича “кръв от грозде”.

Животът на човек, който не е вкусвал свое вино, изглеждал безмислено и дори осъдително пропилян. Затова в Израил било прието младият лозар да бъде освобождаван от военна служба. “Който е насадил лозе и не го е брал, нека си иде и се върне у дома си, да не би да умре в битката и друг да го обере”. (Втор. 20:6).

Погрешно би било е да се мисли, че Старият завет насърчава пиянството, въпреки честото споменаване на пирове и трапези. “Не пий вино до опиване, и пиянство да не ходи с тебе в пътя ти”, е записано в книга на Товит (4:15). “Голямо тегло е предадената на пиянство жена”, се казва на друго място. Подобни укори се срещат често, без да променят доминиращата представа за виното преди всичко като земно удоволствие, храна, един от плодовете на земята, отредени от Господа за хората.

**НО БИБЛИЯТА Е САМО ЕДИН ОТ МНОГОТО** исторически извори за мистичната природа на виното. То има своите най-ранни божества в индийската и египетската митология, неговият култ е белязал дълбоко гръко-римската култура. Усещането за неговата свръхестествена природа е стаено в тайнството на ферментацията, което не е имало обяснение извън волята



и властта на боговете. За разлика от хляба, при който превръщането на зърното в брашно, тесто и изпичането е било видимо за очите и поради това някак по-разбираемо, при виното преобразяването протича невидимо, на тъмно в бъчва, делва или лин. От празниците на неговия бог Дионисий в Древна Гърция се раждат театърът и поезията, като от Малките (селски) дионисии е произлязла комедията, а от Големите (градски) - трагедията. Самият Дионисий като нрав и поведение госта се различава от другите гръцки богове. Неговите подвизи го представят като единственият по-състрадателен сред компанията на Олимп. За разлика от останалите, които неумолимо подреждат човешките съдби, той носи на хората веселие и утеха. Възможно обяснение е, че той е “двойно роден” - веднъж от смъртната Семела и втори път от бедното на Зевс.

**ЗАСЛУГИТЕ НА ВИНОТО** в зората на европейската цивилизация далеч не се изчерпват само с акуширането на изкуствата. То има свой особен принос и в раждането на политиката. Една от важните институции в Гърция от класическата епоха е пирът, при който гастрономическото преживяване е съчетано с духовни тежестни. Той обикновено се състои от две части - първо се яде, а след това се пие вино. Втората част е по-съществена, нарича се *symposion* и освен консумация на вино предполага декламиране на стихове, песни и дискусии по обществено значими теми. Така е била зачената една от ценностите на демокрацията - общото дискутиране и решаване на обществени проблеми. Чрез виното пирът ражда политиката.

В християнската епоха отношението към виното се променя. То пак си остава знак на божията благодат, но влизайки в литургията, се оказва натоварено с различен и

нов смисъл. На Тайната вечеря Христос, вдигайки чашата, казва: “Това е моята кръв на новия завет, която за мнозина се пролива за опрощаване на грехове” (Матей 26:28). Това вино вече е друго. То не е вино на веселието и опиянението, не е вино на вакхическата разюзданост, а е вино на трезвостта, катарзиса и очакването. Естетическото отношение към него, особено характерно за античността, е погменено с етическо. Заедно с хляба в литургията то символизира двойствената, богочовешка природа на Христос - виното е знак на неговата божествена същност, а хлябът е израз на човешката.

**ЗАРАДИ ТАЗИ НОВА СПЕЦИФИКА НА ВИНОТО** в християнския живот свети апостол Павел казва: “Който яде и пие недостойно, той яде и пие своето осъждане, понеже не различава тялото Господне” (1. Кор. 11:29).

През буржоазната епоха с виното се случва същото, което става и с Бога. Те са разконспирирани. През 60-те години на XIX век Луи Пастър прониква в съкровенията тайни на ферментацията със същата неумолима категоричност, с която близо век по-рано Имануел Кант бръкнал във вселенските тайни и, насочван от “чистия разум”, установил, че там няма никой. Но надеждата на вярващите отново била построена от “практическия разум”. По същия начин след Пастър виното престава да бъде “Божия кръв” и става химико-биологичен продукт, съставен от алкохоли, захари, киселини, танини, антоциани, есетри и така нататък. Но и тук с малко въображение може да се долови едно иронично намигане на Съзателя. Самият Пастър признава, че идеята за ваксината срещу бяс му е хрумнала, след като предположил, че това, което става във виното, става и в кръвта на човека. И се е оказал прав. ■

# A GIFT FROM ABOVE

Wine has given us so much – from politics and democracy to the rabies vaccine

By YASEN BORISLAVOV / Photography SHUTTERSTOCK

**W**hen he was asked what the greatest creation of mankind is, Einstein replied without thinking – bread. Nobody has disputed this undoubtedly wise and perhaps sufficiently exhaustive answer. But, if the question is asked in a different way - what is God's greatest gift to mankind, what is the sign of divine grace on our table, the answer would be different. It is wine.

**BOTH BREAD AND WINE** are born from nature with human intervention, but they are very different, even somehow opposite as a mythological message. Bread is an entirely human and earthly creation. It is often said to be 'heavy', 'hard', 'bitter', because it carries the memory of the original sin and divine retribution. "In the sweat of your face shall you eat bread, till you return unto the ground; for out of it were you taken: for dust you are, and unto dust shall you return," God says to Adam before he expels him from Eden (Genesis 3:19).

Wine is something quite different. If bread "in the sweat of your face" is a condemnation, then wine is a pardon, an easing of the punishment, a partial forgiveness. When it is very good, we somehow spontaneously say that it is divine. And the reason for this is not only its taste.

It does not appear until after the Flood which spared only the family of the righteous Noah, the first Biblical vintner. "Noah began to be a man of the soil, and he planted a vineyard. He drank of the wine and became drunk and lay uncovered in his tent" (Genesis 9:20-21). His young son Ham saw him and mocked him, while his other sons, Shem and Japheth, hastened to cover up their father's nakedness. When he sobered

up, Noah realised what had happened while he was drunk and cursed Ham: "a servant of servants shall he be to his brothers". Thus a part of the symbolism of the apple of Eden is transferred to the first Biblical wine. To feed the intrigue in the highly intricate narrative of the Old Testament, full of violence, perfidy and hatred.

**ODDLY ENOUGH, GOD DOES NOT CONDEMN** the drunkenness of the father but the mockery of the son, the lack of respect for authority. Because wine is a gift and a sign that in the life of man there will not be only heavy work days with hard and bitter bread, but there will also be holidays when wine will make man forget his earthly cares and woes. Its Old Testament nature is best expressed in the words of King David: "Wine,

If bread "in the sweat of your face" is a condemnation, then wine is a pardon, an easing of the punishment, a partial forgiveness. When it is very good, we somehow spontaneously say that it is divine

that to the heart of man doth cheerfulness impart" (Psalm 103:15). This pagan wine is fiery, exuberant and sometimes frenzied like the Roman Bacchanalias and the Greek Mysteries in honour of Dionysus. It is a gift that has to please, to bring delight and solace, but it is also the unconscious link between man and God. "Should I give up my wine, which cheers both gods and men?" the vine answered when the trees asked it to reign over them, according to a Biblical proverb (Judges 9:12).

In the Old Testament it often appears as part of the blessings. "May God give you of the dew of heaven and of the fatness of the earth and plenty of grain and wine," Isaac says to Jacob (Genesis 27:28). It is an essential part of sacrifices and because of the Old Testament customs to make a blood sacrifice it is sometimes referred to as "the blood of grapes".

The life of a man who has never tasted his own wine seemed pointless and even reprehensibly wasted. It was therefore the custom in Israel for young vintners to be exempt from military service. "And what man is he that has planted a vineyard, and has not yet eaten of it? let him also go and return unto his house, lest he die in the battle, and another man eat of it" (Deuteronomy 20:6).

It would be wrong to assume that the Old Testament encourages drunkenness, despite the frequent mention of feasts and spreads. "Drink not wine to make thee drunken: neither let drunkenness go with thee in thy journey," it is written in The Book of Tobit. "A great burden is the woman given to drinking," it is said in another place. Such reproaches are frequent, without changing the prevalent image of wine chiefly as an earthly pleasure, food, one of the fruits of ►





► the earth bestowed by God on man.

**BUT THE BIBLE IS ONLY ONE OF MANY** historical sources about the mystical nature of wine. Its earliest deities are found in Indian and Egyptian mythology, and its cult deeply marked Greek Greco-Roman culture. The feeling of its supernatural nature is concealed in the mystery of fermentation which could not be explained outside the will and power of the Gods. In contrast to bread, where turning grain into flour, dough and baking were visible to the eye and hence somehow more understandable, in the case of wine the transformation takes place invisibly, in the dark, inside a barrel, jar or vat. The festivals of its God Dionysus in ancient Greece gave birth to theatre and poetry; the Rural Dionysia to comedy and the City Dionysia to tragedy. Dionysus himself in nature and disposition differed greatly from the other Greek gods. His feats show him as the only compassionate one among the Gods on Mount Olympus. In contrast to the others who inexorably arranged human destinies, he brought people merriment and solace. The likely explanation is that he was "twice-born" – once by the mortal Semele and a second time from the loins of Zeus.

**THE MERITS OF WINE** at the dawn of Eu-

ropean civilisation are by far not exhausted with the naissance of the arts. It has its own special contribution to the birth of politics as well. One of the important institutions in classical Greece was the feast in which gastronomic experience is combined with spiritual yearning. It usually consists of two parts – first you eat and then you drink wine. The second, more important part, is known as symposion and, besides the consumption of wine, involves the reciting of verse, songs and discussion of socially important themes. This is how one of the values of democracy was conceived – the common discussion and solution of social problems. Through wine the feast gave birth to politics. In the Christian age the attitude to wine changed. It still remained a sign of divine blessing but by becoming part of the liturgy, it was suddenly invested with a different and new meaning. At the Last Supper, Christ, raising his glass, says: "This is my blood of the covenant, which is poured out for many for the forgiveness of sins" (Matthew 26:28). This is a different wine. It is no longer the wine of merriment and intoxication, it is not the wine of bacchanalian carousing, but the wine of sobriety, catharsis and expectation. The aesthetic attitude to it, particularly characteristic of antiquity, has been replaced with an ethical one. Together

with bread, in liturgy it symbolises the dual, divine and human nature of Christ - wine is a sign of his divine nature, and bread the expression of his human nature.

**BECAUSE OF THIS NEW NATURE OF WINE** in Christian life the Holy Apostle Paul says "For he that eateth and drinketh unworthily, eateth and drinketh damnation to himself, not discerning the Lord's body" (1 Corinthians 11:29).

During the bourgeois age the same happened to wine as what happened to God. They were found out. In the 1960s Louis Pasteur penetrated the innermost secrets of fermentation as emphatically as Immanuel Kant one century earlier had fathomed the secrets of the universe and, guided by 'pure reason', established that there was nobody there. But the hope of believers was again built on 'practical reason'. In the same way, after Pasteur wine stopped being the 'divine blood' and became a chemico-biological product consisting of alcohol, sugars, acids, tannin, anthocyanins, etc. But even here, with a little imagination, we can see the Creator's ironic wink. Pasteur himself admitted that he thought of a rabies vaccine after assuming that what happens with wine also happens with human blood. And he was right. ■



Намери си  
**Rabota.bg**

ЧАСТ ОТ

**INVESTOR** MEDIA  
GROUP



# ФАТАЛНО ПРИВЛИЧАНЕ

## FATAL ATTRACTION

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

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

### КАМАМБЕР CAMEMBERT

Мекото сирене с лека плесен, произвежда се от непастеризирано краве мляко. Произхожда от френската област Нормандия и е родствено с бри, но с малко по-зрял вкус. Виното: изборът е деликатен, защото вкусът му се комбинира подчертано зле с някои вина. Шампанско и шенин блан са добър избор, както и отлежало бордо.

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

The wine: the choice is delicate as its taste gets along distinctively bad with some types of wine. Champaign and Chenin Blanc are good choice, as well as vintage Bordeaux.

### ЕДАМ EDAM

Холандско полутвърдо или твърдо сирене от краве мляко, което се пресова. Носи името

на едноименния град край Алкмаар.

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

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

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

### ЕМЕНТАЛ EMMENTALER

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

Виното: хармонира отлично с младо бошло или с класическия френски шедовър Шато-ноф-дю-лап. От белите подходящо е совиньон блан.

Swiss cheese made of raw cow's milk that has to be aged for a minimum of four months. It is soft in

taste, with distinct kernel tinge and is very suitable for making a fondue.

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

### БЪЛГАРСКО САЛАМУРЕНО BULGARIAN BRINE CHEESE

Нашето „обикновено“ бяло сирене всъщност е идеално за комбиниране с вино, като изборът зависи от млякото, от което е произведено – овчето и козето изискват по-тежки вина. Виното: млади червени вина, примерно български рубин, а също сух ризлинг или гръцка рецина.

Our “regular” white cheese is in fact ideal to accompany wine and the choice depends on the type of milk from which the cheese was made – sheep and goat cheese require heavier wines.

The wine: young red wines such as Bulgarian Rubin, as well as dry Riesling or Greek Retsina.





### ГОРГОНДЗОЛА GORGONZOLA

Класическо италианско синьо сирене, макар че пеницилиновата плесен, която го създава, всъщност е зеленикава. Почти кремообразно. Виното: острият вкус на сиренето изисква сладко вино – например токайско от Унгария, испански москател или френски сотерн.

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

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

### ГРЮЕР GRUYERE

Наречено на селцето в Швейцария, откъдето произхожда, това сирене се прави от прясно краве мляко (за една пита отиват 400 литра).

Виното: по-тежко вино би приглушило деликатния вкус на грюер, затова подберете

нещо по-леко: българска гъмза или пък италианско санжовезе.

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

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

### ПАРМЕЗАН PARMIGIANO

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

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

In Bulgaria it is known with its French name parmesan. In fact it originates in the region Parma in

Italy, hence the name – Parmigiano. It is a hard cheese with unique taste.

The wine: parmigiano is excellent to emphasize the taste of light, white wines such as Chardonnay.

### РОКФОР ROQUEFORT

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

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

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

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



# ПРАВИЛА ЗА ПРЕВОЗ НА БАГАЖ ПО ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР

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



### 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:

#### ИКОНОМИЧНА КЛАСА

1 брой ръчен багаж до 10 кг и размери 55x40x23 см (сумарна дължина\* до 118 см) + дамска чанта/лаптоп

#### ТАКСИ ЗА РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

- Първи брой регистриран багаж до 23 кг и до 158 см\*;
- Вътрешни полети – 15 евро в посока;
- Международни полети – 20 евро в посока\*\*.
- За пътуване до/от Дубай – 30 евро в посока

> В случай на по-тежък, по-обемен или допълнителен чекиран багаж, се прилагат стандартните условия на „България Ер“.

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

> Притежанието на карти CCB Club, карта Visa Platinum от ЦКБ, кобрандирана карта от ЦКБ и „България Ер“, 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/.

\*\* За пътуване от Лондон – 20.00 GBP, от Цюрих – 20 CHF, от Тел Авив – 20 USD.

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 багажника на самолета безплатен багаж, както следва:

#### По международни и вътрешни линии:

##### БИЗНЕС КЛАСА

- 2 броя ръчен багаж с общо тегло до 15 кг (размери до 55x40x23 см всеки) + 1 дамска чанта/лаптоп;
- 2 броя регистриран багаж до 32 кг и до 158 см\* всеки.

##### ИКОНОМИЧНА КЛАСА

- 1 брой ръчен багаж до 10 кг и размери 55x40x23 см (сумарна дължина\* до 118 см) + 1 дамска чанта/лаптоп;
- 1 брой регистриран багаж до 23 кг и до 158 см\*.

#### Изключения

##### • ЗЛАТНА КАРТА FLY MORE

##### • БИЛЕТИ, ЗАПЛАТЕНИ С КАРТА VISA PLATINUM ОТ ЦКБ

##### • БИЛЕТИ, ЗАПЛАТЕНИ С КОБРАНДИРАНА КАРТА „БЪЛГАРИЯ ЕЪР И ЦКБ“

##### • ЧЛЕНОВЕ НА ПРОГРАМАТА CCB CLUB

##### • МОЛЯЩИ\*\*\*

2 броя по 23 кг и до 158 см\* всеки, за полети, при които опериращ превозвач е авиокомпания „България Ер“.

##### • БЕБЕТА ОТ 0-2 ГОДИНИ

В случай че тарифата, по която е издаден билетът на възрастния, 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 максимална 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 Ер“ или карта Visa Platinum от ЦКБ, е необходимо да се свържете с нас на тел.: +359 2 4020 400 или на е-mail: callfb@air.bg за преиздаване на билета с право на 2 броя безплатен багаж. Притежанието на карти CCB Club, Visa Platinum от ЦКБ, кобрандирана карта от ЦКБ и „България Ер“, както и златна карта FLY MORE не дава право на безплатен

### TARIFFS WITHOUT CHECKED BAGGAGE

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

#### ECONOMY CLASS

1 piece of hand baggage up to 10 kg and with dimensions 55x40x23 cm (total length up to 118 cm)\* + 1 personal item / laptop bag

#### FEES FOR CHECKED BAGGAGE CARRIAGE

- First piece of checked baggage up to 23 kg and up to 158 cm\*;
- Domestic flights – EUR 15 one way;
- International flights – EUR 20 one way\*\*.
- For travel to/from Dubai - EUR 30 one way

> 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.

> 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/.

\*\* For travel from London – 20.00 GBP, from Zurich – 20 CHF, from Tel Aviv – 20 USD.

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.

### TARIFFS WITH CHECKED-IN BAGGAGE

Each passenger with a ticket purchased in a tariff that includes checked baggage is allowed to transport in the luggage compartment of the airplane free baggage allowance as follows:

#### International and Domestic flights

##### 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 of checked baggage up to 32 kg and 158 cm\* each.

##### ECONOMY CLASS

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

#### Exceptions

##### • GOLD CARD FLY MORE

##### • TICKETS PAID WITH VISA PLATINUM CARD BY CCBANK

##### • TICKETS PAID WITH CO-BRANDED CARD BULGARIA AIR / CCBANK

##### • MEMBERS OF THE CCB CLUB PROGRAM

##### • SEAMEN\*\*\*

2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each\* for flights operated by Bulgaria Air.

##### • 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. 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.

допълнителен чекиран багаж по тарифа без багаж.

\*\*\* За да се възползвате от условията ни за превоз на моряци, е необходимо билетът 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 e-mail [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg), бюрата на авиокомпанията в страната и чужбина, както и чрез агентската мрежа.

## ПЪТНИКЪТ МОЖЕ ДА ПРЕВОЗВА И ПОВЕЧЕ ОТ БЕЗПЛАТНАТА НОРМА БАГАЖ СРЕЩУ ДОПЪЛНИТЕЛНО ЗАПЛАЩАНЕ \*

### Такси за свръхбагаж МЕЖДУНАРОДНИ ЛИНИИ

За тегло на багажа между 23 кг и 32 кг \* – 50 евро;  
За големина на багажа между 158 см и 203 см – 70 евро;  
Допълнителна бройка - втори багаж до 23 кг до и 158 см – 50 евро;  
Допълнителна бройка – трети багаж до 23 кг до и 158 см – 100 евро.

За пътуване от Лондон посочените тарифи са съответно 50/70/100 GBP, от Цюрих 50/70/100 CHF, от Тел Авив 50/70/100 USD.  
При пътуване от някоя от гръцките дестинации (Солун, Атина, Родос, Корфу или Хераклион) допълнителен регистриран багаж или свръхбагаж може да бъде заявен само чрез издателя на билета или през Центъра за обслужване на клиенти по имейл на [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg) или телефон +359 2 40 20 400.

### ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

За тегло на багажа между 23 кг и 32 кг \* – 20 евро;  
За големина на багажа между 158 см и 203 см – 30 евро;  
Допълнителна бройка – втори багаж до 23 кг до и 158 см – 20 евро;  
Допълнителна бройка – трети багаж до 23 кг до и 158 см – 50 евро;  
\*Багаж с тегло над 32 кг може да се превозва само като карго.

### Специални категории багаж СПОРТНА ЕКИПИРОВКА

Превозът на спортна екипировка не влиза в нормата на безплатния чекиран багаж. Таксува се 50 евро в посока, като допълнително парче чекиран багаж. Максимални размери до 23 кг и до 203 см сумарна дължина.

**Изключение:** За всички директни полети, оперирани от „България Еър“:  
• Безплатен превоз на един чифт ски/сноуборд екипировка

### ВЕЛОСИПЕДИ

Приемат се за превоз в специална опаковка (картон или специален калъф). Максимални размери на опаковката 160 x 90 x 25 см. Изисква се предварително потвърждение на услугата в резервацията.

**Международни линии:** 70 евро в посока. **Вътрешни линии:** 30 евро в посока.

### ОРЪЖИЕ

Превозът на огнестрелни оръжия и боеприпаси се извършва съгласно изискванията на Международната асоциация за въздушен транспорт /IATA/. Не се потвърждава на codeshare полетите на „България Еър“. Превозът на огнестрелни оръжия не може да бъде потвърден в случаите, когато авиокомпания „България Еър“ е партньор по полет. Превозът на огнестрелни оръжия и боеприпаси, различни от спортно оръжие и боеприпаси, е забранен. В някои случаи превоз на огнестрелни оръжия и боеприпаси за ловни и спортни цели може да бъде разрешен. Пътникът трябва да се свърже с „България Еър“ и да предостави информация за вида на оръжието, серийния му номер и припасите, които се внасят в резервационната система. Всички огнестрелни оръжия и боеприпаси се приемат само като багаж за транспортиране в багажниците на самолета и в никакъв случай в салона с пътниците. Трябва да са разделно и подходящо опаковани, като теглото на мунициите не бива да надвишава 5 кг. Пътникът трябва да има всички документи, изисквани от закона и подзаконовите актове, приложими за превоз за съответната държава. „България Еър“ си запазва правото да откаже превоз на огнестрелни оръжия и боеприпаси.

- Ловни пушки и патрони – комплект до 15 кг: макс 50 евро в посока;
  - Ловни пушки и патрони – при общо тегло над 15 кг: макс 70 евро в посока;
  - Късо огнестрелно оръжие (пистолет): макс 20 евро в посока.
- Ловната пушка и патроните се считат за едно парче регистриран багаж и се таксуват с еднократна такса за обслужване. Този вид багаж не се включва в безплатната норма и таксата се прилага независимо от това дали пътникът има друг чекиран багаж.

### ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ В ПЪТНИЧЕСКАТА КАБИНА /PETC/

- Максимално тегло на животното и клетката – до 8 кг\*;
- Максимални размери на клетката – 48 x 35 x 22 см;
- Не се включва в безплатната норма багаж и се заплаща такса от 60 евро в посока.

### ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ В БАГАЖНИКА /AVIH/

- Без ограничение в теглото на животното;
  - Максимални размери на клетката – 110 x 65 x 70 см;
  - Не се включва в безплатната норма багаж, заплаща се такса:
- при тегло на животното и контейнера до 32 кг - 100 евро в посока  
при тегло на животното и контейнера над 32 кг - 140 евро в посока\*\*

### Важни уточнения за превоза на домашни любимци:

- Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиокомпанията. За потвърждение е необходимо да се свържете с Центъра ни за обслужване на клиенти на телефон: +359 2 402 0400 или по e-mail [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg);
- Приемат се за превоз само кучета и котки;
- „България Еър“ не приема за превоз животни до и от Великобритания;
- Бойните и опасни породи се приемат за превоз само като карго (напр. Американски питбул териер, Стафордширски бултериер, Американски стафордширски териер, Бултериер, Американски булдог, Дого Аржентино, Кангал (Анатолийска овчарка), Кавказка овчарка, Ротвайлер, Родезийски риджбек, Доберман, Кане Корсо и др.)

\*за полети FB1431/1432 до и от Париж, където опериращ превозвач е Air France, максималното тегло за превоз на PETC е 6 кг.

\*\* Животни с тегло с контейнера над 32 кг не се приемат за превоз до/от Брюксел.

\* За смесени превози с участието на „България Еър“ и други партньорски авиокомпани в маршрута могат да бъдат прилагани други условия за багаж

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

## THE PASSENGER MAY CARRY MORE THAN THE FREE BAGGAGE ALLOWANCE AT ADDITIONAL COST \*

### Excess baggage fees INTERNATIONAL FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg\* – EUR 50;  
Baggage dimensions between 158 cm and 203 cm – EUR 70;  
Extra piece – second bag up to 23 kg x 158 cm – EUR 50;  
Extra piece – third bag up to 23 kg x 158 cm – EUR 100.

For travel from London the indicated fares are respectively 50/70/100 GBP, from Zurich 50/70/100 CHF, from Tel Aviv 50/70/100 USD  
When traveling from any of the Greek destinations (Thessaloniki, Athens, Rhodes, Corfu or Heraklion) additional piece of checked baggage or oversize baggage can be requested only through the ticket issuer or through the Customer Service Center by email at [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg) or phone +359 2 40 20 400.

### DOMESTIC FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg\* – EUR 20;  
Baggage dimensions between 158 cm and 203 cm – EUR 30;  
Extra piece – second bag up to 23 kg up to 158 cm – EUR 20;  
Extra piece – third bag up to 23 kg up to 158 cm – EUR 50;  
\* Baggage with weight over 32 kg may only be carried as cargo.

### Special categories of baggage SPORT EQUIPMENT

Transportation of sport equipment is not included in the quota of checked baggage. It is charged as an extra piece of checked baggage – EUR 50 in direction.  
The equipment must be of maximum weight and total dimensions 23 kg and 203 cm.  
**Exception:** for all flights operated by Bulgaria Air:  
• Free carriage of 1 piece of ski / snowboard equipment.

### BICYCLES

Accepted for carriage in special packaging (cardboard or a special case). Maximum size of package 160 x 90 x 25 cm. This service requires pre-confirmation in the reservation.  
**International flights:** EUR 70 per direction. **Domestic flights:** EUR 30 per direction.

### FIREARMS

Carriage of firearms and ammunition is carried out according to the requirements of the International Air Transport Association /IATA/. It is not confirmed on codeshare flights of Bulgaria Air. Carriage of firearms and ammunition other than sport weapons and ammunition is prohibited. In some cases, carriage of firearms and ammunition for hunting and sporting purposes may be permitted. The passenger should contact Bulgaria Air and provide information on the type of weapon, its serial number and the ammunition, which will be entered into the reservation system. All firearms and ammunition will be accepted only as baggage and must be transported in the luggage compartment of the airplane and under no circumstances in the passenger cabin. They must be suitably packed separately and the weight of the ammunition should not exceed 5 kg. The passenger should have all documents required by law and regulations applicable to carriage for the particular state. Bulgaria Air reserves the right to deny carriage of firearms and ammunition.

- Hunting rifles and cartridges – total weight up to 15 kg: fee EUR 50 per direction;
- Hunting rifles and cartridges – total weight over 15 kg: fee EUR 70 per direction;
- Short-barrel firearms (pistol): fee EUR 20 per direction.

Hunting rifles and cartridges are regarded as one piece of registered baggage and are charged with one-time fee for service. This type of baggage is not included in the free allowance and the fee is applied regardless of whether the passenger has other checked-in baggage.

### PETS IN THE PASSENGER CABIN /PETC/

- Maximum weight of the animal and the cage – up to 8 kg\*;
- Maximum dimensions of the cage – 48 x 35 x 22 cm;
- The pet is not included in the free baggage allowance, and a fee of EUR 60 per direction applies.

### PETS IN THE HOLD /AVIH/

- No limitation in the weight of the animal;
  - Maximum dimensions of the container – 110 x 65 x 70 cm;
  - The pet is not included in the free baggage allowance, and the following fees apply:
- At the weight of the animal and container up to 32 kg – EUR 100 per direction;  
At the weight of the animal and container over 32 kg – EUR 140 per direction.

### Important information for live animal transportation:

- Pets transportation (both PETC and AVIH) is a subject to compulsory confirmation from the Airline. For confirmation please contact our Customer Service Centre at +359 2 402 0400 or by e-mail: [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg);
- Only dogs and cats are accepted for transport;
- Bulgaria Air does not accept animals to and from Great Britain;
- Fighting and dangerous breeds are accepted for carriage only as cargo (example: American Pit Bull Terrier, American Staffordshire Terrier, Staffordshire Bull Terrier, Bull Terrier, American Bulldog, Dogo Argentino, Karabash (Kangal), Anatolian Shepherd Dog, Caucasian Ovcharka (Caucasian Shepherd Dog), Rottweiler, Rhodesian Ridgeback, Doberman, Cane Corso, etc.).

\* For flights FB1431/1432 to and from Paris where operating carrier is Air France, the maximum weight of PETC is 6 kg.

\*\* Animals weighing over 32 kg together with the container are not accepted for carriage to / from Brussels.

\* For partner flights involving Bulgaria Air and other partner airlines, other luggage conditions may apply.

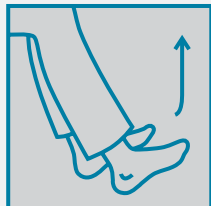


## ГОТОВИ ЗА ПОЛЕТ

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

## FIT TO FLY

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



### ХОДИЛА

10 пъти

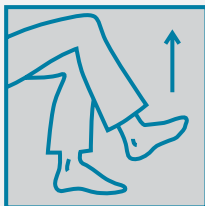
Поставете петите на пода и повдигнете нагоре пръстите на краката. После опрете пода с пръсти и повдигнете петите.



### ГЛЕЗЕНИ

15 пъти

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



### КОЛЕНЕ

30 пъти

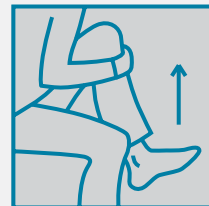
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



### РАМЕНЕ

5 пъти

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



### КРАКА

10 пъти

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



### ГРЪБ И РЪЦЕ

15 пъти

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

### FEET

10 times

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

### ANKLES

15 times

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

### KNEES

30 times

Raise your legs, tensing the muscles in your thighs.

### SHOULDERS

5 times

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

### LEGS

10 times

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

### BACK AND ARMS

15 times

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

## ДА СЕ ЛЕТИ НЕ Е СТРАШНО

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

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

## RELAX!

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

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

## ПО ВРЕМЕ НА ПОЛЕТ

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

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 заминуване. Аптеките могат да Ви предложат лекар- ства без рецепта, но нашият съвет е винаги да се консултирате с лекар кои са най-подходящи за Вас

## ВАШИЯТ БАГАЖ

Избягвайте тежкия ръчен багаж. Носенето му може да претовари организма Ви. Да седнеш в креслото уморен и изтощен, 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 оставайте 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.

## УПЪТВАНИЯТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Преди заминуване 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 багажите си купони, за да намерите лесно багажа си. Отделете малко време, за да се аклиматизирате след пристигането си.

# YOUR COMFORT AND SAFETY IN THE AIR

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

## YOUR HEALTH

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

## YOUR LUGGAGE

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

## YOUR CHECK IN DEADLINE

Arrive early at the airport. Give yourself plenty of time to check-in, shop and board. Check-in times vary from airport to airport and from destination to destination. Please, inform yourself well in advance to avoid delays/cancellations.

## YOUR SECURITY

Do read and follow the security requirements. Do not agree to carry other people's items with you. Never leave your luggage unattended. Store personal knives, scissors and other sharp objects safely inside your suitcase or hold luggage. If you do not, airport security staff will stop you taking them aboard in your cabin luggage.

## YOUR HAND LUGGAGE

Please store heavy items underneath the seat in front of you. Stow lighter items in the overhead luggage racks. Please ensure you do not block access to the emergency exits, and do not block the aisle. Please open the overhead lockers with caution: items there may have become disturbed and may fall onto the seats below.

## SMOKING

Smoking onboard is dangerous. All Bulgaria Air flights are non-smoking and cabin crew are under strict instructions to monitor observance. Please do not smoke in the lavatories; they are equipped with smoke sensors.

## THE SAFETY BRIEFING

Before departure and on approach, Bulgaria Air cabin crew will demonstrate the rules of safety on board our aircraft. The briefing includes information on your seatbelt, how to use your oxygen mask, how to locate exits, how to leave the aircraft in an emergency, and how to use your lifejacket. Please spare a moment to watch their demonstration. Please also consult the illustrated Safety on Board leaflet in the seat pocket in front of you.

## YOUR CABIN CREW

The Bulgaria Air flight attendants are on board to provide you with top class inflight service and ensure your safety at all times. Please do not hesitate to use the overhead attendant call button and share comments or request service from your flight attendant.

## AT THE DESTINATION AIRPORT

Have your luggage identification tags ready to help you find your luggage. Give yourself some time for initial acclimatisation with the weather and environment of your destination.

От 6 ноември 2006 г. в Европейския съюз са в сила нови мерки за сигурност, които ограничават количеството течности в ръчния багаж. Те трябва да са в самостоятелни опаковки до 100 мл всяка и общо до 1 л, поставени в самозапечатващ се прозрачен плик, който подлежи на проверка от служителите по сигурността. Ограниченията се отнасят за следните течности: вода, напитки, супи, сиропи, аромове, кремове, лосиони, гелове, парфюми, дезодоранти, спрейове, паста за зъби, пяна за бръснене и не включват медикаменти и бебешки храни за ползване по време на пътуването, но те подлежат на проверка.

**Списъкът посочва някои от забранените за пренос предмети, без да бъде изчерпателен. Моля, консултирайте се с летищния персонал за по-пълна информация.**

### Уважаеми пътници,

В съответствие с директива на Европейската комисия 68/2004 от 15 януари 2004 г., в охраняемите зони на летищата и в ръчния багаж не бива да се слагат предмети, с които е възможно или изглежда възможно да се причини нараняване. Сред забранените предмети са:

всякакви видове огнестрелно оръжие / катапулти и харпуни / имитации на огнестрелно оръжие, в това число детски играчки /оръжейни части, с изключение на уреди за телескопично вихждане / пожарогасители / електрошокови уреди / бравви, секири, сатъри, томахаки / 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 /кнки за лед / всички видове спортни стикове, бухалки, щетки и тоязи / всички видове оборудване за бойни спортове / амуниции, гранати, мини, военни експлозиви / детонатори / газ и газови контейнери / всякакви пиротехнически средства / хлор, парализиращи спрейове, съзотворен газ / терпентин, разредител и аерозолна боя / напитки с над 70% съдържание на алкохол.

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

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

### Dear passengers,

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

all types of firearms / catapults and harpoons / replica or imitation firearms, toy guns /component parts of firearms (excluding telescopic sighting devices) / fire extinguishers / stun or shocking devices / axes, 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 cm. 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 cm. При общо тегло до 32 кг се заплаща такса 100 евро, а над 32 кг – 140 евро в посока. Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиокомпанията.

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

Бойните и опасни породи се приемат за превоз само като карго.

Пътниците, които желаят да пътуват с домашен любимец (куче или котка), предварително трябва да се запознаят с инструкциите за превоз на домашни любимци на авиокомпанията на [www.air.bg](http://www.air.bg) и да спазват всички условия на регламент 576/2013. Регламентът е задължителен за всички страни членки на ЕС. По време на check-in документите на любимеца, ще бъдат обстойно проверени. Паспортът трябва да отговаря на общоприетия международен образец.

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

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

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

container are 110 x 65 x 70 cm.

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

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

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

The fighting and dangerous breeds are accepted for carriage

only as cargo.

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

## Upgrade до бизнес класа, за да е перфектно

„България Еър“ Ви дава възможност да повишите комфорта на своето пътуване благодарение на услугата Upgrade до бизнес класа.

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

като приоритетни чекиране и качване в самолета, допълнителен багаж, достъп до бизнес салони 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 спази разрешението за превоз на багаж и на другия превозвач. Съветваме Ви да заявите UPGRADE минимум 2 часа преди излитане на полета от София, за да се насладите и на кетъринга като част от

всичките предимства. Таксата за услугата Upgrade е 50 евро\* в посока по вътрешни линии и 100 евро\* в посока по международни линии.

Можете да закупите Upgrade чрез Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg), както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета или на летището преди полет.

\*За отсечката Лондон – София таксата е 100 паунда.

## Upgrade to business class to be perfect

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

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

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

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

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

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

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

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



## Добавете повече удобство към Вашето пътуване!

Как? Като запазите своето място с допълнително пространство и повече комфорт срещу такса от 20 евро на посока, или изберете своето предпочитано място, близо до изхода, срещу такса от 10 евро на посока. Услугата е налична за директните полети, изпълнявани от авиокомпанията. Седалките с повече пространство и комфорт са разположени на 3 ред и

авариен изход, а тези на 4 ред можете да резервирате като предпочитани, поради близостта им до изхода и възможността бързо да се отправите към крайната точка или трансферния си пункт. Можете да заявите и запалите своето място чрез Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg), както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета и на летището преди полета. Съветваме Ви да заявите

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

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

## Travel even more comfortable

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

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

preferred due to their proximity to the exit point and the availability they provide for the passenger to head straight to his final destination or transfer point.

You can request and prepay your seat by contacting our Customer Service Center at +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg), as well as in the Bulgaria Air's offices, through the ticket issuer and at the airport prior 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 позгрижи лично за спокойното му пътуване и да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс 50%

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

• За деца между 5 и 11 г. се осигурява служител, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, както и такъв, който да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс УМ такса в размер на 50 евро на отсечка за международни полети и 30 евро за вътрешни полети. За София – Лондон таксата е 60 евро, а за Лондон – София е 60 паунда.

• По желание на родителите, деца от 12 до 18 г. могат също да се възползват от

услугата срещу заплащане на УМ таксата. На тях се предоставя същата услуга като за деца между 5 и 11 г. За да се възползвате от услугата, е необходимо да отправите запитването си поне 2 седмици преди полета на [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg).

Детето Ви задължително трябва да носи със себе си валиден паспорт.

Една стюардеса може да придружава две деца от едно семейство – братя и сестри, които пътуват заедно. За тях се заплаща една УМ такса.

## Unaccompanied minors flying

Trust the Bulgaria Air service for unaccompanied minors and let them flying without any worries!

• For children between 3 and 5 years old we provide an escort – flight attendant who will pick up the child from the person who is escorting him/her at the departure airport, will be next to the child during all airport procedures until boarding the plane, personally take care of the child's safe journey during the flight and will hand him/her over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus 50% of

the one-way fare in the M class and two-way airport taxes for the escort flight attendant.

• For children between 5 and 11 years old a staff member is provided to welcome the child from the escorting person at the departure airport, as well as a person to hand him over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus a UM fee of EUR 50 in direction for international flights and EUR 30 in direction for domestic flights. For Sofia – London the fee is EUR 60 and for London – Sofia is GBP 60.

• Per parents request, children between 12 and 18 years old could also take advantage of

the service, against payment of the UM fee. They are provided the same service as for children between 5 and 11 years of age.

In order to take advantage of the service, you should make your inquiry at least two weeks prior the flight at [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg)

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

THE FACE OF

**Bulgaria Air**

National Carrier **www.air.bg**



**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 - MOSCOW  
VARNA / BURGAS - MOSCOW



SOFIA - PARIS / VARNA  
PARIS - NICE / LYON / BORDEAUX



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



SOFIA - MADRID  
MADRID - LAS PALMAS / TENERIFE



SOFIA - AMSTERDAM



SOFIA - PRAGUE  
PRAGUE - BUDAPEST / COPENHAGEN / DUSSELDORF / HAMBURG / GOTEBOURG / REYKJAVIK



SOFIA - ATHENS / LARNACA / VARNA / BURGAS  
ATHENS - BEYRUT / TEL AVIV / EREVAN / NICE / TBILISI  
LARNACA - TEL AVIV



SOFIA - LARNACA / PRAGUE / ZURICH / VARNA / BURGAS  
LARNACA - BEIRUT / TEL AVIV



SOFIA - BELGRADE / TEL AVIV / LARNACA / VARNA  
BELGRADE - GENEVA



VARNA/BURGAS - SOFIA - BUCHAREST



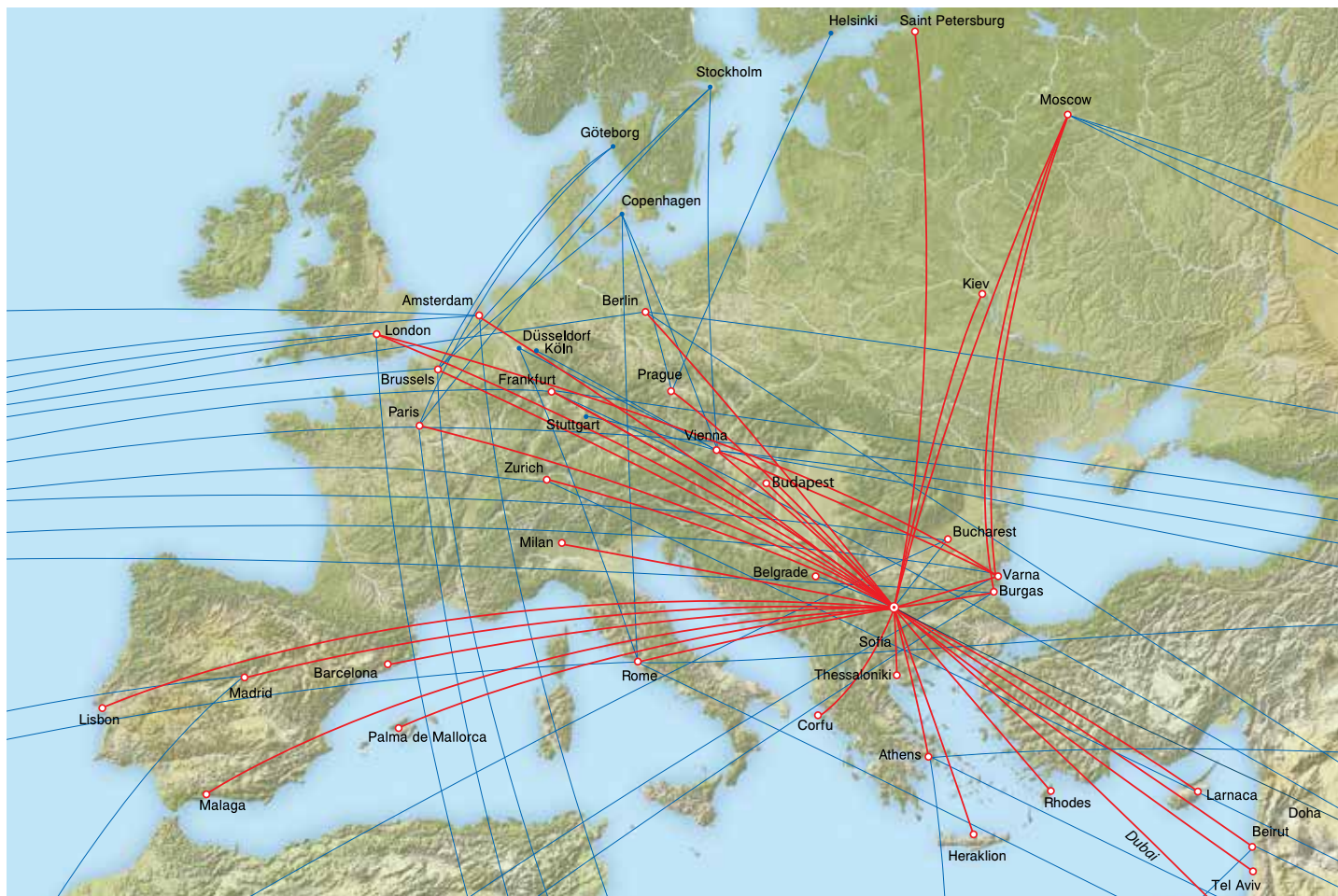
Sofia - Doha / Bucharest / Varna / BURGAS



SOFIA - KIEV / VARNA



# 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 prorated agreement е сред основните търговски договори, предоставящ на партньорските авиокомпани изключителната възможност да увеличат броя на предлаганите дестинации през даден пункт и да отговарят на търсенето на клиентите с приемливи цени.

The Special prorated agreement is among the basic commercial agreements, giving partner airlines a significant opportunity to enlarge number of global beyond destinations offered in response to customer demands at reasonable prices.



## INTERLINE PARTNERS:

Interline agreement позволява взаимното признаване на билетите и по този начин съществено допринася за това двете авиокомпани да могат да предлагат продукта на партньора по редовни линии.

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





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



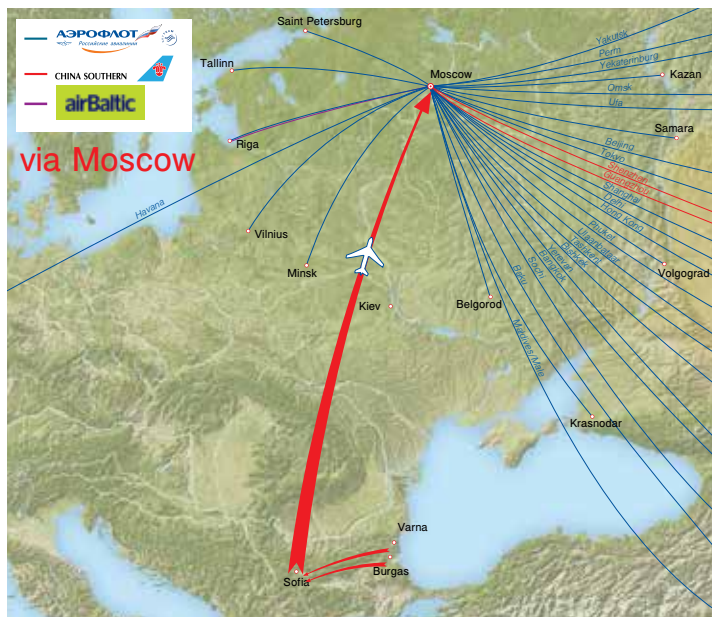


*Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.*





# Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.





## БЪЛГАРИЯ ЕЪР: Къде да ни намерите?

## BULGARIA AIR: Where to find us?

|                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>SOF</b><br><b>BOJ</b><br><b>VAR</b><br> | <b>Customer Service Center</b><br><br>1, Brussels Blvd Sofia Airport,<br>Sofia 1540<br><i>Working Hours:</i><br><i>Every day 08:00-22:00 Local Time</i>                                                                                                                                | phone: +359 2 402 04 00<br>e-mail: callFB@air.bg<br>www.air.bg                                                                                   |
|                                                                                                                             | <b>Head office</b><br><br>1, Brussels Blvd Sofia Airport,<br>Sofia 1540<br><i>Working Hours:</i><br><i>Monday - Friday</i><br><i>09:00-17:30 Local Time</i>                                                                                                                            | fax: +359 2 984 02 03<br>e-mail: office@air.bg<br>www.air.bg                                                                                     |
|                                                                                                                             | <b>Sofia City Office</b><br><br>2 Ivan Vazov Street<br><i>Working hours:</i><br><i>Monday - Friday</i><br><i>09:00 - 17:30 Local time</i>                                                                                                                                              | phone: +359 2 402 03 93<br>e-mail: tickets1@air.bg<br>www.air.bg                                                                                 |
|                                                                                                                             | <b>FLY MORE Office</b><br><br>1, Brussels Blvd Sofia Airport,<br>Sofia 1540                                                                                                                                                                                                            | phone.: +359 888 903 943<br>+359 2 984 02 96<br>e-mail: flymore@air.bg<br>www.air.bg                                                             |
|                                                                                                                             | <b>Varna Airport Office</b><br><br>Varna Airport<br>Terminal 2, Departures<br><i>Working hours Opens 2 hours prior</i><br><i>to scheduled departure</i>                                                                                                                                | phone: +359 52 573 321<br>fax: +359 52 501 039<br>e-mail: varna@air.bg<br>www.air.bg                                                             |
|                                                                                                                             | <b>Varna City Office</b><br><br>55, 8-mi primorski polk blvd<br><i>Working Hours:</i><br><i>Monday - Friday:</i><br><i>09:00 - 17:00 Local time</i><br><i>Saturdays customers are served by email</i><br><i>and phone from 10:00 to 16:00 Local time.</i>                              | phone: +359 52 651 101<br>e-mail: varna_city@air.bg<br>www.air.bg                                                                                |
|                                                                                                                             | <b>Shumen City office</b><br><br>Shumen, Patleyna 10 str.<br><i>Monday-Friday: 09:00-17:00</i>                                                                                                                                                                                         | phone: +359 887 84 01 71<br>e-mail: shumen@air.bg<br>www.air.bg                                                                                  |
| <b>BRU</b><br>                           | <b>Belgium, Brussels</b><br><br><i>Working hours:</i><br><i>Monday - Friday</i><br><i>10:00-19:00 Local Time</i>                                                                                                                                                                       | phone: +32 470 401 260<br>e-mail: brussels@air.bg<br>www.air.bg                                                                                  |
| <b>LCA</b><br>                           | <b>Cyprus, Nicosia</b><br><br>"Louis Aviation" - 11 Lemesos Avenue,<br>2112 Nicosia, P.O. Box 21301, 1506<br>Nicosia, Cyprus.                                                                                                                                                          | phone: +357 225 88 182<br>fax: +357 223 76 606<br>e-mail: bulgariaair@louisgroup.com<br>www.air.bg                                               |
| <b>BER</b><br>                             | <b>Germany, Berlin</b><br><br>Bulgarian Air Tour<br>Leipziger str 114-115,<br>10117 Berlin, Germany<br><i>Working hours:</i><br><i>Monday - Friday</i><br><i>09:00-18:00 Local Time</i>                                                                                                | phone.: +49 30 2514405<br>+49 30 2514460<br>fax: +49 30 2513330<br>e-mail: info@berlin-bat.de<br>www.air.bg                                      |
| <b>LON</b><br>                             | <b>United Kingdom, London</b><br><br>Airport office Heathrow<br>Ticket Pod 3 (Zone G) Terminal 4<br>Heathrow Airport TW6 3FB<br><i>Working hours:</i><br><i>Monday - Friday</i><br><i>09:30 - 17:30 Local Time</i>                                                                     | phone: +44 208 745 9833<br>+44 788 966 4174<br>e-mail: LHR@bulgaria-air.co.uk<br>www.air.bg                                                      |
| <b>MOW</b><br>                            | <b>Russia, Moscow</b><br><br><b>City Office</b><br>3 Kuznetzkiy Most Str., Moscow,<br>125009, Russia<br><i>Working hours:</i><br><i>Monday - Friday:</i><br><i>09:00-13:00/14:00-18:00 Local Time</i><br><i>Saturday: 10:00-14:00</i><br><i>(between June and</i><br><i>September)</i> | phone: +7 49 5789 9607<br>e-mail: ticketmow@air.bg<br>moscow@air.bg<br>www.air.bg                                                                |
|                                                                                                                             | Airport office<br>Sheremetyevo airport, Terminal F, fl. 2,<br>ticket desks 10 and 14<br><i>Working hours:</i><br><i>Opens 2 hours before flight</i>                                                                                                                                    | e-mail: svoapfb@mail.ru<br>www.air.bg                                                                                                            |
| <b>TLV</b><br>                           | <b>Israel - Tel Aviv</b><br><br>Open Sky LTD<br>25 Ben Yehuda Str.<br>Israel 63806, Tel Aviv<br><i>Working hours:</i><br><i>Sunday - Thursday:</i><br><i>09:00-17:00 Local Time</i>                                                                                                    | phone: +972 379 51 355<br>fax: +972 379 51 354<br>e-mail: annie@open-sky.co.il<br>www.air.bg                                                     |
| <b>USA</b><br>                           | Mailing Address:<br>1819 Polk St #401 San Francisco, CA<br>94109<br><i>Working Hours:</i><br><i>Monday - Friday 9am - 5pm,</i><br><i>Saturday - Sunday 9am - 1pm (EST)</i>                                                                                                             | phone: 1-855-FLY-TO-BG (359-8624)<br>e-mail: tickets@bulgariaairusa.com<br>www.air.bg                                                            |
| <b>VIE</b><br>                           | <b>Austria, Vienna</b><br><br>Intervega Reisen<br>Tiefer Graben 9, A-1010 Wien, Austria<br><i>Working Hours:</i><br><i>Monday - Thursday</i><br><i>09:00-17:30 Local Time</i><br><i>Friday</i><br><i>09:00-17:00 Local Time</i>                                                        | phone: +43 1 5352550<br>0 900 220013 (domestic line)<br>fax: +431 5352552<br>e-mail: intervegareisen@aon.at<br>office@intervega.at<br>www.air.bg |



**Къмпинг Градина**

За повече информация и резервации:

+359888 77 33 44  
[office@campinggradina.com](mailto:office@campinggradina.com)  
[reservation@campinggradina.com](mailto:reservation@campinggradina.com)  
[www.campinggradina.com](http://www.campinggradina.com)



# Плащай бързо и сигурно с твоята карта Mastercard® от ЦКБ с Apple Pay



Централна  
Кооперативна  
Банка  
Важният си ти.

