

THE INFLIGHT MAGAZINE

your complimentary copy

142 (06) / 2022

ON
AIR BULGARIA

Banking in the New Era

НОВАТА ЕРА ЗА БАНКИТЕ

The Great Gas Castling

НОВАТА ЕРА ЗА БАНКИТЕ

Goodwood

ФЕСТИВАЛЪТ НА СКОРОСТТА

BULGARIA'S HIGH TECH FUTURE

Konstantin Konov, General Manager of Robert Bosch Bulgaria
Константин Конов, генерален директор на „Роберт Бош“ България

OVER A
MILLION
READERS
PER YEAR!

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg



Ипотечен кредит

ДОМ за теб

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



Централна Кооперативна Банка
Важният си ти.

*5050
www.ccbank.bg



ЯВЯВАНЕ ЗА ПОЛЕТ ПРЕЗ ЛЕТНИЯ СЕЗОН

Поради високата натовареност през летния сезон на летище София и европейските летища, до които лети авиокомпанията, както и постоянно увеличаващия се пътнически поток, учтиво Ви молим да си предвидите достатъчно време и да пристигнете на летището поне 3 часа преди предстоящия Ви международен полет.

За допълнително удобство и за да избегнете опашките, „България Еър“ предоставя безплатен online-check in

за почти всички свои дестинации, благодарение на който може да спестите време и лесно сами да изгледате бордната си карта. Напомняме, че Летище София предоставя на използвалите online-check in пътниците специални drop off гишета, където може да оставите вашия багаж за чекиране и допълнително да спестите време и усилия.

Благодарим Ви, че летите с "България Еър"!

SHOWING UP FOR A FLIGHT DURING THE SUMMER SEASON

Due to the heavy traffic during the summer season at Sofia Airport and the European airports to which the airline flies, as well as the ever-increasing passenger flow, we kindly ask you to foresee enough time and arrive at the airport at least 3 hours before your upcoming international flight.

For additional convenience and in order to avoid queues, Bulgaria Air provides free online check-in for almost all its destinations, thanks to which you can save time and quickly and easily issue your boarding pass yourself. We remind you that Sofia Airport provides special drop-off counters for those who use online check-in, where you can leave your luggage for check-in and further save time and effort.

Thank you for flying with Bulgaria Air!

ТВОЯТ ПОЛЕТ ОНЛАЙН

С мобилното приложение на България Еър спестяваш време и усилия. Резервирай своя полет и направи безплатен check-in онлайн директно от телефона си!

Можеш да свалиш приложението като сканираш QR кода.



9 | **BUSINESS
ECONOMY**



20 | **България се
нуждае от висо-
ки технологии и
иновации**

Константин Конов, гене-
рален директор на "Ро-
берт Бош" България, пред
THE INFLIGHT MAGAZINE

24 | **Bulgaria Needs High
Technologies and
Innovations**

- 10 | Числа и лица
Facts & Figures
- 12 | Новото лице на
банките
- 16 | The New Face of Banks

31 | **ANALYSIS
POLITICS**



36 | **Голямата
газова рокада**
От Азербейджан до САЩ
и от Египет до Норве-
гия, алтернативните
източници са много. Но
не са лесни за ползване

43 | **The Great Gas
Castling**

- 32 | Коалиции на демони
и светци
- 34 | Coalitions of Demons
and Saints
- 44 | Планът в 10 точки
на IEA
- 46 | The 10-point plan of
the IEA

47 | **SCIENCE
TECHNOLOGY**



66 | **Опасни при вся-
каква скорост**
От експлодиращия Ford
до "Дизелгейт": 15-те
най-големи гафа на авто-
мобилната индустрия

69 | **Unsafe at any Speed**

- 50 | Знание за всички
гаром
- 53 | Knowledge for All
- 56 | Изобретени от
късмета
- 58 | Invented by Luck
- 60 | Прекрасен свят
It's a Wonderful World
- 72 | Време за
приключения
- 74 | Adventure Time

77 | **TRAVEL
LIFESTYLE**



86 | **Светилището на
скоростта**
Фестивалът в Гудууд е
събитие без аналог за
феновете на спортни коли

86 | **The Sanctuary of
Speed**

- 78 | Афиш
Poster
- 80 | Хари Потър на
четвърт век
- 82 | Harry Potter Turns 25!
- 102 | Тоскански идили
Tuscany idylls
- 112 | Проклятието на
звездите
- 114 | The Curse of
the Stars

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

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

ПРЕВОДАЧИ
Global Club

TRANSLATORS
Global Club

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

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

ДИЗАЙН
BRAND NEW DESIGN

DESIGN
BRAND NEW DESIGN

ИЗДАТЕЛ
ИНВЕСТИР МЕДИА ГРУП

PUBLISHER
INVESTOR MEDIA GROUP

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР
Буктория Мумкова

CEO
Victoria Mitkova

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

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

БАНКОВА СМЕТКА

BANK ACCOUNT

IBAN: BG57 CECB 9790 1019 1023 03
BIC: CECB BG SF
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



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

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



ЯСЕН БОРИСЛАВОВ е роден през 1964. Завършил е история в Софийския университет, доктор е по журналистика (2008). Бил е завеждащ отдел "Култура" във вестник "Дума", от 1997 е журналист на свободна практика с постоянен ангажимент към в. "Сега". Автор е на книгите "Виното. Българска енциклопедия" и "Боб и метафизика. Кулинарно-исторически етюди". Учредител и първи председател на национален клуб "Винен наблюдател".

YASSEN BORISLAVOV was born in 1964. He graduated with a degree in History from the University of Sofia and holds a PhD in Journalism (since 2008). He worked as managing editor for culture at the Duma newspaper and, since 1997, he has worked as a freelance journalist and a regular columnist for the Sega newspaper. He is the author of Bulgarian Wine Book and Beans and Metaphysics: Culinary and Historical Essays. He is the founder and first chair of the nationwide Wine Observer Club.



VISA

Добрият вкус се отплаща



Visa е мрежа, с която печелиш, докато се наслаждаваш на кулинарни приключения. Плати с твоята Visa Premium в чужбина и ще получиш 5% обратно по картата си.

Промоцията е валидна от 15.04.2022 г. до 17.07.2022 г. или до изчерпване на предвидения награден фонд за възстановявания по плащанията. В Промоцията имат право да участват всички физически лица, притежатели на карти Visa Gold, Visa Platinum и Visa Infinite, издадени на територията на България. Максималният размер на сумата, която може да бъде възстановена за един календарен месец за карта Visa Gold, Visa Platinum и Visa Infinite, е 50 лв. Научи повече на www.visabg.bg

Viva!

CASINO

AT

SOFIA HOTEL BALKAN
THE LUXURY COLLECTION



BLACKJACK
AMERICAN ROULETTE
RUSSIAN POKER
CARIBBEAN POKER
TEXAS POKER
NOVO POKER
MAJOR POKER
NEWEST SLOT MACHINES



OPEN 24/7 FREE ENTRANCE & BAR



SOFIA HOTEL BALKAN
5, Sveta Nedelja Square 1000 Sofia Bulgaria
+359 (2) 981 5747; info@groupviva.com
www.vivacasino.biz



С БЪЛГАРИЯ ЕЪР ДО ОСТРОВА НА ЗОРБА

FLY WITH US TO
THE ISLAND OF ZORBA

На малко места по света можете да се потопите толкова дълбоко в миналото, колкото в Ираклион, главния град на гръцкия остров Крит. "Старият" град тук - тоест останките от прословутия дворец на Минос в Кносос - датира от минойската цивилизация, четири хиляди години назад във времето. "Новият" град на Ираклион е основан от арабите през IX век, преди да мине през ръцете на Източната римска империя, Венецианците и османците, и накрая да стане част от независима Гърция през 1913 година.

Днес Ираклион е преливащ от живот град, четвъртият най-голям в страната (211 000 жители заедно с предградията), и може да ви предложи предостатъчно развлечения и удоволствия. Но все пак съветът ни е да го използвате като отправна точка и да опознаете колкото можете повече от този възшебен остров, извор на вдъхновение за нобелови лауреати като Никос Казантзакис ("Алексис Зорбас") и Одисеас Елитис. И също така производител на някои от най-забележителните бели вина, които сме опитвали.

България Ер лети до Ираклион от 22 май (www.air.bg)

In few places in the world can you dive as deep into the past as in Heraklion, the capital of the Greek island of Crete. The "old" city here - that is, the remains of the famous palace of Minos in Knossos - dates back to Minoan civilization, four thousand years ago. The "new" city of Heraklion was founded by the Arabs in the ninth century, before passing through the hands of the Eastern Roman Empire, the Venetians and the Ottomans, and finally becoming part of independent Greece in 1913.

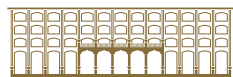
Today, Heraklion is a vibrant city, the fourth largest in the country (211,000 inhabitants along with the suburbs), and can offer you plenty of entertainment and pleasures. However, our advice is to use it as a starting point and get to know as much as you can from this magical island, a source of inspiration for Nobel laureates such as Nikos Kazantzakis ('Alexis Zorbas') and Odysseas Elitis. And also a producer of some of the most remarkable white wines we have ever tasted.

Bulgaria Air flies to Heraklion from May 22 (www.air.bg) ■



ЗАВЛАДЯВАЩ КАФЕ ВКУС И ЧАРОМАТ





**ASTOR GARDEN
HOTEL**

Sts. Constantine and Helena Resort

BOOK NOW

www.astorgardenhotel.com



**VILLA
CHINKA**

**ASTOR GARDEN
HOTEL**

Sts. Constantine and Helena Resort

BOOK NOW

www.villachinka.com



**AQUA
HOUSE**
HOTEL & SPA

BOOK NOW

www.aquahousehotel.com



BOOK NOW

www.azaliahotel.com



**HOTEL
PRIMORSKI**

BOOK NOW

www.hotelprimorski.com



Varna



Graffit Gallery Hotel

BOOK NOW

www.graffithotel.com





12 | **12 НОВОТО ЛИЦЕ
НА БАНКИТЕ**
THE NEW FACE OF BANKS

24 | **ИНТЕРВЮ: КОНСТАНТИН КОНОВ**
INTERVIEW: KONSTANTIN KONOV



10 | **ЧИСЛА И ЛИЦА**
FACTS & FIGURES

ЧИСЛА И ЛИЦА FIGURES & FACES

200 000

евро е таванът на финансирането, което могат да получат малки и средни предприятия по програмата за технологична модернизация, съобщи шефът на "Европейски фондове за конкурентоспособност" в Министерството на иновациите и растежа. Това са безвъзмездни средства от европейските фондове, които ще покриват до 50% от разходите по проектите.

EN

euros is the ceiling on the funding that small and medium-sized enterprises can receive under the technological modernization program, said the head of the European Competitiveness Funds department at the Ministry of Innovation and Growth. These are grants from European funds, which will cover up to 50% of project costs. ■

10%

ще е намалението на цената на винетките за ползване на републиканската пътна мрежа от 1 януари 2023, реши правителството. Така годишната винетка за лек автомобил догодина ще е 87 лева. За сметка на това се повишават таксите (т. нар. toll) за товарни автомобили над 3.5 тона.

EN

will be the reduction of the price of the vignettes for the use of the national road network from January 1, 2023, the government decided. Thus, the annual vignette for a car next year will be 87 leva. On the other hand, the tolls for trucks over 3.5 tons will be increased. ■

41.3%

от българите са против провеждането на предсрочни парламентарни избори след оставката на правителството на Кирил Петков, показват данни от социологическо проучване на "Галъп". Около 27% от запитаните са за предсрочни избори, които ще са четвърти за последните две години. Близо 40% от анкетираните не одобряват разпада на управляващата коалиция и оставката на правителството, а 36.7% ги одобряват.

EN

of Bulgarians are against holding early parliamentary elections after the resignation of Kiril Petkov's government, according to a Gallup poll. About 27% of those polled are in favor of early elections, the fourth in two years. Nearly 40% of respondents disapprove of the break-up of the ruling coalition and the resignation of the government, and 36.7% approve. ■



105 692 000 000

лева са депозитите в банковата система на страната към края на май, показва статистиката на Българската народна банка. Това се равнява на 72% от Брутният вътрешен продукт. Депозитите на фирмите възлизат на 34 млрд. лева, с 16% повече спрямо същия месец на 2021 година. Депозитите на домакинствата са достигнали 67.4 милиарда, с 6% повече от май 2021.

EN

BGN are deposits in the country's banking system as of the end of May, according to statistics from the Bulgarian National Bank. This equates to 72% of Gross Domestic Product. The deposits of the companies amount to BGN 34 billion, 16% more compared to the same month of 2021. Household deposits reached 67.4 billion, up 6% from May 2021. ■

TODAY.
TOMORROW.
FOREVER.



*As unique
as you are*



DAS
Hotels & Resorts



WWW.HOTELPRIMORETZ.BG
+359 56 8 12345 / info@hotelprimoretz.bg

НОВОТО ЛИЦЕ НА БАНКИТЕ

Суперприложения, светкавични преводи, маниакална сигурност: ето тенденциите, които ще преобразят кредитния сектор в близките години

Текст ПЕТЪР ЙОВЧЕВ / Фотография ISTOCK

Банката е място, където ще ти дадат пари на заем, ако успееш да докажеш, че не ти трябва". Този цитат на големия американски комик Боб Хоуп и още десетки подобни остроумия добре илюстрират консервативния характер на банките като институции. Консерватизъм, който повечето от нас всъщност одобряват - едва ли бихте искали онзи, на когото сте поверили парите си, да е дързък и склонен към експерименти.

Но сега банките трябва да се отърсят от предпазливостта си, ако искат да оцелеят. Дигиталната революция, която те планираха да пускат полака-лека, след пандемията ги заля като цунами. "Банките имат бъдеще. Но за да оцелеят, те първо трябва да се превърнат във финансово-технологични компании", казва Теодора Петкова, шеф за Източна Европа на италианската UniCredit, пред The Inflight Magazine. Ето кои ще са основните тенденции по пътя към тази трансформация в близките години.

ЕПОХАТА НА СУПЕРПРИЛОЖЕНИЯТА. Едва сега започваме да усещаме същинските ефекти от информационната революция: след първоначалното постепенно увеличаване на достъпа до информация, сега тя ни залива като вълна. И твърде рядко е информацията, от която имаме нужда. Затова хората започват все повече да пестят времето си, и да търсят максимално опростяване на ус-

лугите, които ползват. "Видяхме първите знаци от Азия, където хората са вече претоварени с информация и различни фрагментирани потребителски преживявания, идващи от най-различни канали: съобщения, социални мрежи, уебсайтове, новинарски ресурси", каза ни преди време Денис Горбунов, главен изпълнителен директор на TiBuy. "Хората са буквално бомбардирани с реклама от различни източници. Същото важи за финансовите услуги. Именно заради това компании като Alipay, WeChat, Какао, Gojek започнаха да обединяват тези фрагментирани преживявания в единни екосистеми. Това могат да са екосистеми, изградени около комуникациите, могат да са финансови, или чисто търговски. Все повече хора предпочитат да използват едно-единствено приложение, в което имат всичко на едно място. Кое то, от една страна, е много удобно за клиентите, защото не им се налага да обикалят различни места, сайтове и приложения. И, от друга, то добавя страхотна добавена стойност за партньорите в екосистемата - търговците и производителите".

Сега по пътя на WeChat вървят и много други технологични компании като Meta (Facebook) и Amazon. За да се справят с тази нова конкуренция, банките имат три избора според Майкъл Абът, управляващ директор на Ascature. Могат да опитат да създадат свои собствени суперприложения, като добавят и небанкови услуги



към банковите - но те нямат опит в тази област, а и цената ще е висока. Могат да станат партньори на вече съществуващи суперприложения, но тогава пък рискуват да бъдат изтикани извън прякото ползване на клиента и превърнати в де факто поддържащи. Или пък могат да игнорират тенденцията и да се придържат към традиционните си услуги - като рискуват обаче да изостанат от тенденциите.

ИЗПРЕВАРВАЩИ ИНОВАЦИИ. Но всъщност банките имат и друг избор: да се опитат сами да създават новите тенденции, вместо да ги следват. Което означава да инвестират в иновации с темпо, каквото досега не са познавали. В интерес на истината немало от българските банки започнаха да го правят още преди Covid-19. А след пандемията на практика няма изключения от тази тенденция. "От една страна, банките трябва да постигнем скоростта и гъвкавостта, присъщи на технологичните компании", отбелязва Петя Димитрова, главен изпълнителен директор на Пощенска банка, пред Bulgaria ON AIR. "От друга страна обаче, ние трябва да продължим да се развиваме и да спазваме високи стандарти за сигурност и да отговаряме на регулаторните изисквания, които следваме като големи и традиционни финансови институции, защото клиентите очакват това от нас. Доказахме, че банките могат да се развиват със същото темпо като технологиите. Реално вече сме високотехнологични институции, готови да обслужваме клиентите си напълно дигитално".

В миналото основното технологично развитие на банките беше насочено към дигитализацията на услуги, които те вече предлагаша. След пандемията обаче фокусът им се пренасочва към разработването на нови

типове услуги, възможни единствено в дигиталната среда. "Предимството на банките е, че познават отлично клиентите си, и могат да използват тази информация и новите технологии, за да им бъдат в още по-добра услуга", казва Теодора Петкова.

ДОВЕРИЕ - НИКОМУ. Някои оптимисти смятаха киберпрестъпленията за слабост на младежките години на дигиталния свят, която ще отшуми със съзряването му. Всъщност наблюдаваме точно обратната тенденция: кибератаките стават все по-чести, все по-сложни и все по-опасни. За да могат да се справят с тях, банките трябва окончателно да въведат принципа на нулевото доверие: една политика на постоянна подозрителност, изискваща непрекъснати проверки. "Нулевото доверие" означава, че нито един служител, потребител или устройство не могат да се приемат за проверени и надеждни, а при всяка операция трябва да се проверяват отново. Звучи малко зловещо, но всъщност новите технологии могат да направят тези проверки относително безобидни и ненапращиви. Всеки опит за достъп до дигитални услуги ще включва такава проверка и потвърждаване на самоличността, място и устройство. А дори и на моменти да е досаден, такъв подход се ползва с одобрението на клиентите, за които сигурността е най-важна.

МИСТЕРИЯТА НА БАНКОВИТЕ ТАКСИ. В последните години банковите такси се промениха до неузнаваемост. В миналото те бяха ясно определени, прозрачни и относително ниски. Но десетилетието на нищожни и дори отрицателни лихви принуди кредитните институции да търсят други източници на приходи - и в резултат днес таксите са много по-сложни и много по-невидими. Но ди-

гитализацията означава, че някои от тези такси могат да отпадат или да се намалят чувствително. "Предоставяме на клиентите възможността да плащат по-ниски банков такси, като ползват нашите услуги онлайн. Пандемията ускори процесите по дигитализация на банковите услуги, а ние, от своя страна, инвестирахме много усилия и средства, за да гарантираме тяхната максимална сигурност и надеждност. Клиентите ни оценяват това, което правим, и делът на трансакциите през дигиталните канали непрекъснато нараства", коментира Петя Димитрова.

Актуалната тенденция сега ще е към повторно "изсветляване" на таксите. Много от фин тех компаниите, които се боричкат за дял от банковия бизнес, са отчетливо некоректни с таксите си, възползвайки се от нежеланието на клиентите да четат дребния шрифт. Това дава възможност на банките да затвърдят доверието на клиентите, просто като са честни и открити с налаганите такси. Повечето хора са склонни да платят допълнително за услуга, която намират за полезна. Но никой не обича да се чувства измамен.

ПЛАЩАНИЯ - ВЕДНАГА И НАВСЯКЪДЕ. В съвременната епоха няма никакво логично оправдание банковият трансфер да отнема дни - или дори часове. Много финансови приложения започнаха да предлагат незабавни разплащания още преди пандемията - а сега банките ги следват. Водещите български кредитни институции в партньорство с БОРИКА вече предлагат възможност за разплащания в рамките на секунди. Това, в съчетание с все по-популярните мобилни портфейли, ще намали драстично нуждата от кеш. "С течение на времето парите в брой ще губят своето значение, а хората все повече ще оценяват удобството на електронните пари. Материалните пари няма да изчезнат напълно, но те ще бъдат все по-малко ценени и от потребителите, и от търговците. Тяхното притежаване и използване ще бъде по-трудно и скъпо, отколкото електронните пари", прогнозира Димитрова.

Бързите плащания и мобилните портфейли са две от областите, в които някои експерти очакваха банките да бъдат изместени от технологични компании. Но днес тенденцията е по-скоро за партньорства между двата лагера. "Финтех компаниите са партньори, които все по-често сами ни търсят", потвърждава Теодора Петкова. "Истината е, че голяма част от тези компании все още не са стигнали до момента, в който могат от дейността си да покриват разходите си. Докато банките имат регулации, които може и да ги правят по-тромави понякога, но също така ги правят устойчиви". ■



МОБИЛЕН ПОРТФЕЙЛ

ПОВЕЧЕ ВДЪХНОВЯВАЩИ ВЪЗМОЖНОСТИ

Пазарувай и плащай в движение директно
с телефона



ONE WALLET

— by —
Postbank



Сканирай и свали ONE wallet

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



Postbank

THE NEW FACE OF BANKS

Superapps, flash transfers, manic security: here are the trends that will transform the credit sector in the coming years

By PETAR YOVCHEV / Photography ISTOCK

"A bank is a place that will lend you money if you can prove that you don't need it." This quote from the great American comedian Bob Hope and dozens of other such witticisms well illustrate the conservative nature of banks as institutions. Conservatism, which most of us actually approve of - you would hardly want the persons to whom you have entrusted your money to be bold and willing to experiment.

But now banks must shake off their caution if they are to survive. The digital revolution, which they planned to launch slowly, flooded them like a tsunami after the pandemic. "Banks have a future. But to survive, they must first become financial technology companies," Teodora Petkova, Eastern Europe's head of Italian UniCredit, told The Inflight Magazine. Here are the main trends on the way to this transformation in the coming years.

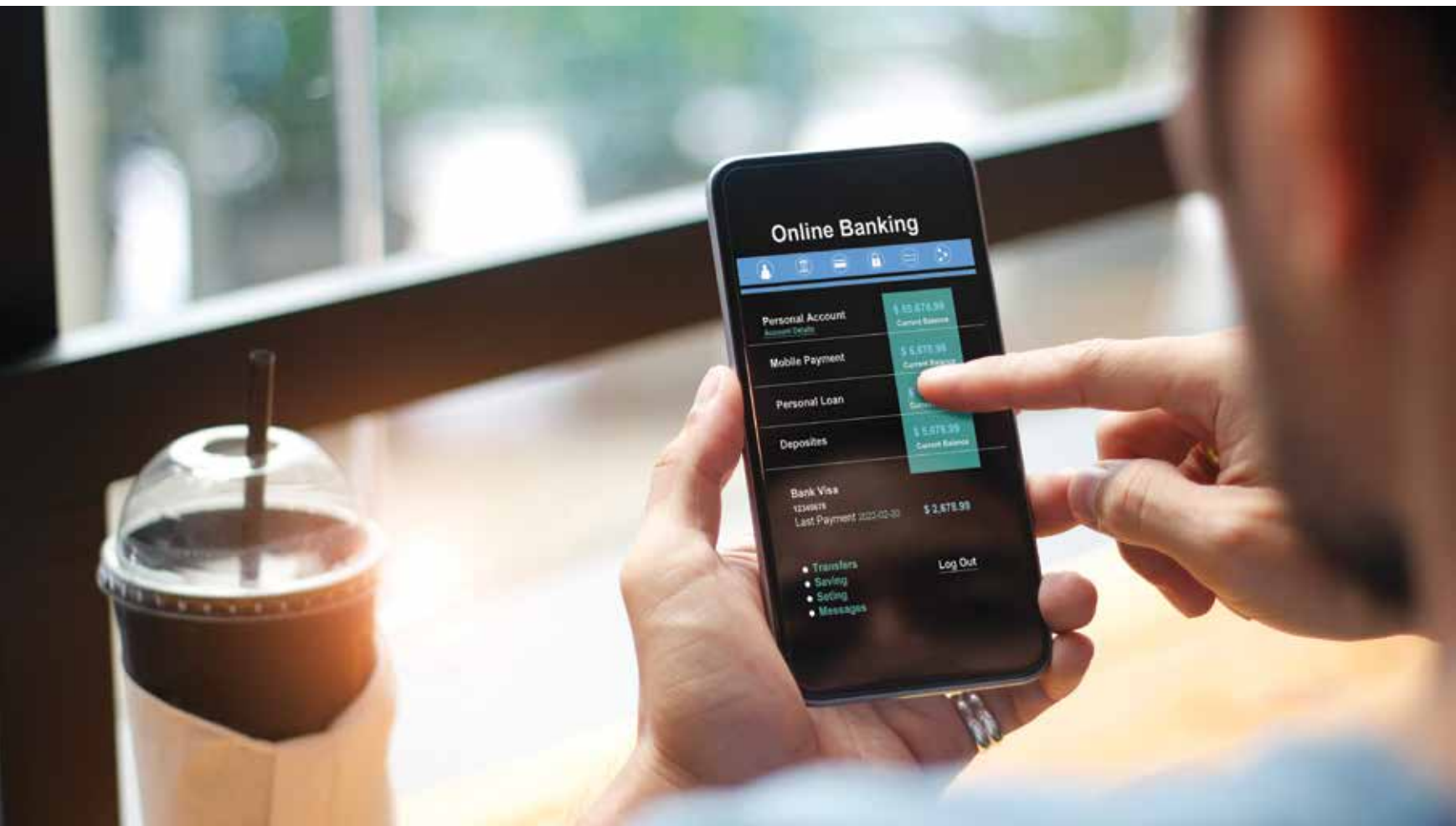
THE AGE OF SUPER APPLICATIONS. It is only

now that we are beginning to feel the real effects of the information revolution: after the initial gradual increase in access to information, it is now flooding us like a wave. And it is seldom the information we actually need. That is why people are increasingly trying to save time, and to seek maximum simplification of the services they use. "We saw the first signs from Asia, where people are already overwhelmed with information and various fragmented user experiences coming from a variety of channels: messages, social networks, websites, news resources," Denis Gorbunov, TiBuy's CEO, told us some time ago. "People are literally bombarded with advertising from different sources. The same goes for financial services. That's why companies like Alipay, WeChat, Kakao, Gojek have started to combine these fragmented experiences into a single ecosystem. More and more people prefer to use a single application in which they have everything in one place, which, on the

one hand, is very convenient for customers because they do not have to go to different sites and, on the other hand, it adds great added value to ecosystem partners - traders and producers".

Many other technology companies, such as Meta (Facebook) and Amazon, are now following WeChat's path. To deal with this new competition, banks have three choices, according to Michael Abbott, managing director of Accenture. They can try to create their own super applications by adding non-banking services to the banking ones - but they have no experience in this field and the price will be high. They can become partners of existing super-applications, but then they risk being pushed out of the customer's direct field of view and becoming a de facto sub-provider. Or they can ignore the trend and stick to their traditional services - but risk falling behind the trends.

OVERWHELMING INNOVATION. But in fact, banks



EST. 1989

DETELINA'S

nuts and dried fruits

100%
ORGANIC

FOR YOUR
HEALTHY
NUTRITION



www.detelina.com



have another choice: to try to create new trends themselves, instead of following them. Which means investing in innovation at a pace they never knew before. In the interest of truth, many Bulgarian banks started doing it even before Covid-19. And after the pandemic, there are virtually no exceptions to this trend. "On the one hand, banks must achieve the speed and flexibility inherent in technology companies," Petya Dimitrova, CEO of Postbank, told Bulgaria ON AIR. "On the other hand, we must continue to develop and comply with high security standards and meet the regulatory requirements that we follow as large and traditional financial institutions, because customers expect this from us. We have proven that banks are developing at the same pace as technology. In reality, we are now high-tech institutions ready to serve our customers completely digitally."

In the past, the main technological development of banks was focused on the digitalization of services they were already offering. After the pandemic, however, their focus shifted to developing new types of services that are only possible in the digital environment. "The advantage of banks is that they know their customers very well, and they can use this information and new technologies to be of even better service to them," says Teodora Petkova.

TRUST NO ONE. Some optimists saw cybercrime as a weakness of the digital world's youth that would fade as it matured. In fact, we are seeing the exact opposite trend: cyberattacks are becoming more frequent, more complex and more dangerous. In order to deal with them, banks must finally

implement the principle of zero trust: a policy of constant suspicion that requires periodic checks and inspections. "Zero trust" means that no employee, user or device can be considered verified and trusted, and must be re-verified for each operation. It sounds a little sinister, but in fact new technologies can make these checks relatively harmless and unobtrusive. Any attempt to access digital services will include such verification of identity, location and device. And even if it is annoying at times, such an approach enjoys the approval of customers for whom security is most important.

THE MYSTERY OF BANK FEES. In recent years, bank fees have changed beyond recognition. In the past, they were clearly defined, transparent and relatively low. But a decade of negligible and even negative interest rates has forced credit institutions to look for other sources of revenue - and as a result, fees are much more complex and much more invisible today. But digitalisation means that some of these fees may be dropped or significantly reduced. "We provide customers with the opportunity to pay lower bank fees using our services online. The pandemic has accelerated the process of digitalization of banking services, and we, in turn, have invested a lot of effort and resources to ensure their maximum security and reliability. Our clients appreciate what we do, and the share of transactions through digital channels is constantly growing," said Petya Dimitrova. The current trend will now be to re-lighten fees. Many of the fin tech companies, which are fighting for a share of the banking business, are clearly incorrect with their fees, taking advantage of the

reluctance of customers to read the fine print. This enables banks to strengthen customer confidence simply by being honest and open with their fees. Most people are willing to pay extra for a service they find useful. But no one likes to feel cheated.

PAYMENTS - IMMEDIATE AND EVERYWHERE.

In the modern age, there is no logical justification for a bank transfer to take days - or even hours. Many financial applications began offering immediate payments even before the pandemic - and now banks are following suit. The leading Bulgarian credit institutions in partnership with BORICA now offer the opportunity for payments within seconds. This, combined with the increasingly popular mobile wallets, will drastically reduce the need for cash. "Over time, cash will lose its significance and people will increasingly appreciate the convenience of electronic money. Material money will not disappear completely, but it will be less and less valued by both consumers and traders, and its use will be more difficult and expensive than electronic money", Dimitrova predicts.

Fast payments and mobile wallets are two of the areas in which some experts expected banks to be replaced by technology companies. But today the trend is more for partnerships between the two camps. "Fintech companies are partners who are increasingly looking for us themselves," confirms Teodora Petkova. "The truth is that many of these companies have not yet reached the point where they can cover their costs. While banks have regulations that can make them more cumbersome sometimes, but they also make them sustainable". ■

По-сигурен, безопасен
и бърз начин за плащане
с **Apple Pay** и **Visa** от **ЦКБ**



Централна
Кооперативна
Банка
Важният си ти.

Apple Pay

БЪЛГАРИЯ СЕ НУЖДАЕ ОТ ВИСОКИ ТЕХНОЛОГИИ И ИНОВАЦИИ

Константин Конов, генерален директор на „Роберт Бош“ България, пред
THE INFLIGHT MAGAZINE

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ИВАЙЛО ПЕТРОВ

Г-н Конов, 2021 беше много трудна година заради проблемите с веригите за доставки, кризата с микропроцесорите и бума в цените на много суровини. Въпреки това групата Bosch успя да повиши приходите си от продажби с над 10%, а печалбата - с над 50%. Какво е обяснението?

Резултатът наистина е много добър - нетните приходи от продажби на Bosch за миналата година са 78,8 милиарда евро, а печалбата се увеличава от 2 млрд. евро на 3,2 млрд. евро. Два основни фактора допринасят за това. Единият е, че дейността на Bosch, свързана със създаването на високи технологии в автомобилите и с внедряването на системи с изкуствен интелект, като цяло не се влияе до такава степен от кризисните фактори. В тази сфера имаме органичен растеж, който ще продължи още госта години. От друга страна, компанията бележи също ръст в продажбите на основните продукти от портфолиото си. Тук вече основната заслуга е, разбира се, на марката Bosch, която и в предизвикателна ситуация се оказва предпочитана от потребителите. Имиджът на компанията и самото качество на продуктите допринасят тя да бъде търсеният избор. Другото, което трябва да се спомене тук, е големият професионализъм на колегите, които успяха да организират производството въпреки затрудненията с доставките, и да осигурят необходимите наличности, за да може продуктите да се появят на пазара. В това отношение искам да

поздравя специално колегите в България, които се справиха блестящо в тази ситуация.

Българският бизнес на Bosch се разрасна толкова, че от началото на тази година вече си има самостоятелно, местно управление. Какви са резултатите през 2021? Какво очаквате от 2022?

Да, резултатите и в България са доста добри. Консолидираната стойност на продажбите е близо 190 милиона евро, което също е ръст в сравнение с предишната година от почти 24 процента. Увеличи се и броят наети хора в компанията, основно в Инженерния център, като това нарастване също е сериозно - с близо 21 процента. В момента екипът на Bosch в България е от над 700 души и продължаваме да растем.

Подобни резултати очакваме и тази година. Стратегическата цел на Bosch в България е да структурираме компанията като високотехнологична и хората да възприемат Bosch като иновативен лидер.

Ако човек си купи нов автомобил днес, каква е вероятността нещо в него да е създадено от българското поделение на Bosch?

Вероятността е огромна. В Инженерния център работим по над 60 проекта на Bosch, в които компанията е инвестирала повече от 1 милиард евро. Разбира се, много трудно е да се определи точно кой софтуерен компонент от тези проекти е



правен в България, а и едва ли това има значение за крайния потребител. Като цяло в момента работим с всички големи производители на автомобили и покриваме почти целия спектър от технологии.

А ако човек си купи електрически велосипед, вече не говорим за вероятност, а за сигурност - 90% от софтуера за e-bike се прави в България. Bosch е основен производител на софтуер и компоненти за електрически велосипеди.

Доста години четяхме апокалиптични прогнози как с електрификацията и автоматизацията традиционните доставчици на автомобилни компоненти ще останат заг борга. Всъщност повечето от тях се приспособиха доста бързо и са на практика основните двигатели на този преход. Какво струваше на Bosch тази трансформация?

По принцип съществуваше такава представа: че високотехнологичните компании, които досега не са се занимавали с автомобили, ще изместят традиционните доставчици в сектора. Но това много трудно би могло да се случи, защото не е достатъчно само да се измисли някаква нова технология. Нейното внедряване в автомобилното производство е изключително сложен процес, който е подложен на много сериозни регулации. И няма как да е иначе, защото представите си, че карате със 140 км/ч по магистралата и нещо в колата ви забие по начина, по който забиват домашните компютри. Очевидно това не може да се допусне, и точно там е ролята на тези сложни процеси по внедряване. Всъщност основните доставчици, които работят пряко с производителите, най-добре могат да контролират целия процес и е логично внедряването да става най-лесно през тях, през така наречените доставчици от първо ниво - Tier 1. Но това означава, че и те самите трябва да се превърнат във високотехнологични компании. Bosch също участва активно в тази трансформация.

Вероятно има значение и това, че компании като вашата имат отношения с производителите на автомобили, които в някои случаи продължават повече от 100 години...

Безспорно и това е основен фактор. Автомобилният бизнес е доста консервативен, и затова е структуриран по този начин: производителите на автомобили работят с Tier 1 доставчици, те работят с Tier 2



и Tier 3, и така нататък по веригата. И това не е случайно, защото на всяко ниво има определени изисквания и определени процеси.

Вие самият сте магистър по компютърни науки. Програмата Apollo 11, която прати човек на Луната, се нуждаеше от около 145 000 реда софтуерен код. Един съвременен автомобил вече се нуждае от около 100 милиона реда. Колко ще са необходими, за да станат колите ни самоуправляващи се?

Всъщност съвременните автомобили все повече се превръщат от машинен инженерен продукт в софтуерен инженерен продукт. За целите на сравнението ще добавя, че в телескопа "Хъбъл" има 2 милиона реда код. В модерните компютърни информационни системи кодът е между 20 и 50 милиона реда. В автономните автомобили на бъдещето това число ще е между 300 и 500 милиона реда код.

Тук е много важно да се спомене, че всъщност едно от основните предизвикателства е не самото създаване на този код, а така да се оптимизират алгоритмите и хардуерът в автомобилите, че този огромен като обем код да може да се изпълнява в реално време. Представете си един

автономен автомобил, който би се движил с над 200 километра в час и се наложи да се реагира на някаква ситуация в реално време - тогава една милисекунда е страшно дълъг период.

В продължение на повече от век работата на инженерите приключваше в момента, в който автомобилът излезе от завода - ако не смятаме поддръжката, разбира се. Но сега, с възможността човек да ъпдейтва софтуерно колата си, развойната работа по нея може да продължава още много години след продажбата ѝ. Как това променя бизнес модела ви?

Точно така е. В момента се разработват системи, така наречените FOTA - firmware over-the-air, които биха позволили човек да си ъпгрейдва, примерно, мощността на двигателя така, както в момента си добавя платен канал по телевизията. Поръчвате си за уикенда увеличение на мощността с 50 конски сили, да кажем. Това увеличава разхода и износва двигателя, а и вероятно струва скъпо, така че не ви трябва за дълъг период. Искате да го ползвате за два дена, след което си връщате стария firmware, с обичайния режим на работа. Това

е технология, която вече се разработва и вероятно скоро ще бъде внедрена в серийно производство.

Една от основните посоки на развитие е точно тази: колата вече да не е затворена система, която след напускането на завода почти не може да бъде променяна, а да се превърне в динамична система. Кое-то може да носи и допълнителни приходи.

От години се вайкаме защо България така и не успява да привлече голямо крайно производство в автомобилния сектор, както направиха Румъния, Унгария, Словакия, Чехия, Полша. Проблем ли е това за развитието на сектора според вас? И изобщо това ли е най-добрата посока на усилията за привличане на нови инвестиции?

По принцип привличането на голям производител в България би било стимулиращо за развитието на икономиката, но е доста трудно постижимо. За такъв тип инвестиция производителят би очаквал доста сериозни облекчения от страна на държавата, което по начало е сложно у нас заради членството в Европейския съюз, изискванията за защита на конкуренцията и за ограничаване на държавни помощи.

Има обаче госта други държави в ЕС, за които това не е проблем...

Да, има държави в ЕС, които го правят успешно. Но това зависи най-вече от способностите на държавната администрация да намери правилните опции, които могат да бъдат предложени и да задоволят както инвеститора, така и европейските изисквания. Кое то за съжаление в България се оказва проблемно, особено в случая с Volkswagen.

В същото време аз не смятам, че привличането на автомобилно производство е най-добрият път, по който да се развива България. Според мен по-правилно е да има инвестиции във високи технологии и иновации. От една страна, те носят по-висока добавена стойност. От друга, чисто стратегически са по-трайни. Защото едно съвременно производство, един съвременен завод лесно може да бъде пренесен от едно място на друго.

"Не смятам, че привличането на автомобилно производство е най-добрият път, по който да се развива България. Инвестициите във високи технологии и иновации носят по-висока добавена стойност, и стратегически са по-трайни"

Там основният фактор е цената на труда. Докато във високите технологии цената на труда е един от най-малко значимите компоненти.

Недостигът на квалифицирани кадри в България, особено в области като информационни технологии, е пословичен. Но ако се съди по факта, че за три години сте увеличили близо четворно служителите в инженерния си център, вие сте намерили начин да се справите с този проблем. Как го правите?

Ние имаме две основни конкурентни предимства при привличането на квалифицирани софтуерни инженери за автомобилната индустрия. Едното е, че работим по проекти, които са много интересни за такива специалисти, и които предлагат много добри възможности за професионално развитие. Вторият фактор е, че в компанията сме създали култура на ценности, много близки до семейните. Хората се чувстват като част от едно семейство и в офиса, и извън него. Това го голяма степен ни отличава от повечето други компании. Комбинацията от тези два фактора ни носи предимство в привличането на инженери.

Отделяме изключително голямо внимание

и на привличането на млади хора от университетите, и дори от последните класове в гимназиите. В тази връзка преди няколко месеца сключихме 10-годишен договор с Технически университет в София за създаването на специалността "Интелигентни системи и изкуствен интелект". Специалността е бакалавърска, с продължителност 4 години, като последната година програмата и учебното съдържание изцяло ще се осигуряват от нашия Инженерен Център.

Студентите имат ли някакъв ангажмент да работят за Bosch, след като завършат?

Не. Те могат да работят в Bosch, единствено ако сами го желаят. И ако имат достатъчно добър успех.

Най-доброт, което можем да кажем за приноса на държавата към техническо-

то образование в България в последните десетилетия, е, че не е пречила твърде много. Виждате ли признаци това да се променя напоследък?

Смятам, че определено има нужда от реформа във висшето образование в България. Тя трябва да е насочена към увеличаване на качеството за сметка на количеството. Но тук, разбира се, трябва да се подходи много внимателно, защото това не трябва да става за сметка на достъпността на висшето образование. Искам да обърна внимание на още нещо: в България все още широко битува схващането, че е добре да се завърши университет в чужбина, пък бил той и от не най-реномираните, и че това дава голямо конкурентно предимство. Твърдо мога да кажа, че това не е така. Да, ако млад човек завърши някой от водещите университети в света, това е много позитивно - и за него, и за България. Но на всяка цена да се учи във второ- и третостепенни комерсиални университети на Запад - в това няма особен смисъл. Много по-добре е човек да завърши някой от българските университети, където нивото в момента също е добро, инвестират се доста средства. Нашият опит показва, че хората, завършили в Бълга-

рия, са като цяло по-добре подготвени от завършилите някои второстепенни университети на Запад.

През 2020 много бързо преминахте към по-гъвкави, дистанционни модели на работа. Какво ще ни остане като трайно наследство от Covid-19, според вас?

Промени се начинът на мислене. Едно от много малкото позитивни неща от пандемията бе, че някои стереотипи най-после бяха преодоляни, по чисто практически мотиви. Признавам, че допреди това и аз самият трудно можех да си представя, че е възможно успешно да се работи дистанционно в такъв мащаб, в какъвто ни се наложи да работим.

Но също така не бива да се отива и в другата крайност. Според мен дългосрочната дистанционна работа не е най-ефективната - особено в сфери, в които се изисква креативност. А и все пак хората имат полза от социалния контакт помежду си. В началото липсата на този контакт не се отразява много. Но ако говорим за дългосрочна - над две-три години - работа в такъв режим, това започва да влияе негативно.

Затова истината трябва да е някъде по средата. Ние работим по създаването на един хибриден модел в бъдеще, който да позволява достатъчно работа от вкъщи, но да има и присъствие в офиса, където заедно имаме възможността да обменяме идеи и да разработваме нови технологии.

Bosch е едно от големите изключения в днешния корпоративен свят: все още семейно контролирана компания, без финансови инвеститори от Уолстрийт и другаде, които да оказват постоянно растящ натиск върху мениджмънта. Какви са предимствата на такъв модел? По-устойчив ли е той?

Предимствата на този модел са големи, когато се касае за дългосрочна стратегия. Той позволява на компанията да реинвестира голяма част от печалбата си в създаване на нови технологии, вместо да разпределя тези средства сред акционерите. Освен това позволява стабилност и независимост от някакви конюнктурни състояния.

Но този модел, разбира се, има и недостатъци. И най-основният е, че съществува риск от откъсване от динамиката на пазара. Особено в сегашната ситуация, в която тази динамика е много голяма. Това нещо може да се преодолее и Bosch прави усилия да го направи, като се дава оперативна независимост и самостоятелност на локалния мениджмънт, така че той да може да реагира бързо и адекватно на промените. ■

BULGARIA NEEDS HIGH TECHNOLOGIES AND INNOVATIONS

Konstantin Konov, General Manager of Robert Bosch Bulgaria to THE INFLIGHT MAGAZINE

By KONSTANTIN TOMOV / Photography IVAYLO PETROV

Mr. Konov, 2021 was a very difficult year due to the problems with supply chains, the crisis with microprocessors and the boom in the prices of many raw materials. However, the Bosch Group managed to increase the sales by more than 10% and the EBIT by more than 50%. How can you explain this?

The result is really good – the sales of Bosch Group last year were 78.8 billion euros, and the EBIT increased from 2 billion euros to 3.2 billion euros. Two main factors contribute to this. The first is that Bosch activities related to the development of high technologies for the vehicles and the implementation of artificial intelligence in the systems are generally not so much influenced by crisis factors. We have an organic growth in this area, which will continue for many years to come. On the other hand, the company is also growing in sales of the main products in its portfolio. Here, the core value is, of course, the Bosch brand, which is preferred by the consumers even in a challenging situation. The image of the company and the quality of the products contribute that Bosch is the desired choice of the end users.

The other thing that needs to be mentioned here is the great professionalism of the colleagues who

managed to organize the production despite the difficulties with the deliveries and to provide the necessary stocks in order for the products to appear on the market. In this regard, I would like to especially congratulate my colleagues in Bulgaria who have handled brilliantly this situation.

The business of Bosch in Bulgaria has grown so much that since the beginning of this year it has an independent local management. What are the results for 2021? What do you expect in 2022?

Yes, the results in Bulgaria are quite good. The amount of consolidated sales reached nearly 190 million euros, which is an increase over the previous year of nearly 24 percent. The number of employees in the company has also increased, mainly in the Engineering Center, and the growth is rapid - by nearly 21 percent. Currently, the Bosch team in Bulgaria exceeds 700 people and we continue to grow. This year we expect similar results. The strategic goal of Bosch in Bulgaria is to structure the company as high-tech and the people to perceive Bosch as an innovative leader.

If a person buys a new car today, what is the probability that something in it was created by

the Bulgarian Bosch subsidiary?

The probability is huge. At the Engineering Center, we are working on more than 60 Bosch projects in which the company has invested more than 1 billion euros. Of course, it is very difficult to determine exactly which software component of these projects is made in Bulgaria, and this hardly matters to the end user. In general, we currently work with all major vehicle manufacturers and cover almost the entire range of technologies.

And if a person buys an e-bike, we are no longer talking about probability, but about security - 90% of e-bike software is made in Bulgaria. Bosch is a leading manufacturer of software and components for e-bikes.

For many years we have been reading apocalyptic predictions how, due to electrification and automation, the suppliers of traditional automotive components will remain overboard. In fact, most of them have adapted quite quickly and are actually the main drivers of this transition. How did Bosch handle this transformation?

In principle, there was the idea that the high-tech companies that have not been involved in the automotive industry so far will replace the traditional suppliers in the sector. But it is very difficult to real-



ize it, because it is not enough just to invent a new technology. The implementation in the automotive industry is an extremely complex process that is subject to very serious regulations. And it can't be otherwise, because imagine that you are driving at 140 km/h on the highway and something in your car crashes the way home computers crash. Obviously, this cannot be allowed, and that is exactly the role of these complex implementation processes. In fact, the main suppliers who work directly with the manufacturers are best able to control the whole process and it is logical that the easiest way for implementation is through them, through the so-called first tier suppliers. But this means that they must become high-tech companies. Bosch is also actively involved in this transformation.

It probably also matters that companies like Bosch have relationships with the vehicle manufacturers that in some cases last more than 100 years ...

Undoubtedly, this is a major factor as well. The automotive business is quite conservative, and that's why it's structured in this way: the vehicle manufacturers work with first tier suppliers, they work with second tier and third tier suppliers, and so on down the chain. And this is not accidental, because at each level there are defined requirements and processes.

You have a master degree in computer science. The Apollo 11 program, which sent a man to the moon, needed about 145,000 lines of software code. A modern car now needs about 100 million rows. How many rows will be needed for our cars to become self-driving?

In fact, the modern vehicles are increasingly turning from a mechanical engineering product into a software engineering product. For comparison, I will add that the Hubble Space Telescope has 2 million lines of code. In modern computer information systems, the code is between 20 and 50 million lines. In the autonomous cars of the future, this number will be between 300 and 500 million lines of code. It is very important to mention here that one of the main challenges is not just the creation of this code, but to optimize the automotive algorithms and hardware so that this huge amount of code can be executed in real time. Imagine an autonomous car that travels at over 200 kilometers per hour and had to react to a situation in real time - then one millisecond is a terribly long period.

For more than a century, the work of the engineers finished at the moment the vehicle left the factory - if we do not count the maintenance, of course. But now, with the ability to update the vehicle software, the development work on it can continue for many years after the sale. How does this change your business model?

That's right. Currently, systems are being developed, the so-called FOTA - firmware over-the-air, which would allow the end customer to upgrade,



for example, the engine power, in the same way he/she adds a paid TV channel. You're ordering a 50-horsepower increase for the weekend, so to speak. This increases the costs and wears out the engine, and is probably expensive, so you don't need it for a long period. You want to use it for two days, then get your old firmware back to normal operation mode. This is a technology that is already being developed and will probably soon be implemented in series production.

This is exactly one of the main directions of the development: the car is no longer a closed system, which could hardly be changed after leaving the factory, but is becoming a dynamic system, which can bring additional revenues.

We have been lamenting for years that Bulgaria has never managed to attract large final production in the automotive sector, as Romania, Hungary, Slovakia, the Czech Republic and Poland have done. Do you think that this is a problem for the sector development? And which is the best way to attract new investments?

In general, attracting a large producer in Bulgaria would be stimulating for the development of the economy, but it is quite difficult to achieve. For this type of investment, the producer would expect quite serious concessions from the state, which is

generally complicated in our country due to the membership in the European Union, the requirements of protection of competition and to limit state aid.

However, there are many countries in the EU for which this is not a problem ...

Yes, there are countries in the EU that do it successfully. But this depends mainly on the ability of the state administration to find the right options that can be offered and satisfy both the investor and the European requirements. Which, unfortunately, turned out to be problematic in Bulgaria, especially in the case of Volkswagen.

At the same time, I don't think that attracting a car producer is the optimal pathway for development for Bulgaria. In my opinion, it is better to invest in high technologies and innovations. On the one hand, they bring higher added value. On the other hand, they are strategically more durable. Because a modern production, a modern factory can easily be moved from one place to another. There the main factor is the labor cost. While in high tech the labor cost is one of the least significant components.

The shortage of qualified staff in Bulgaria, especially in areas such as information technol-



"Modern vehicles are increasingly turning from a mechanical engineering product into a software engineering product"

shows that people who graduated in Bulgaria are generally better prepared than graduates of some second-rate western universities.

In 2020, you quickly moved to more flexible, remote work models. What do you think will stay as a lasting legacy of Covid-19?

The way of thinking has changed. One of the very few positive things about the pandemic was that some stereotypes were finally overcome, for purely practical reasons. I admit that before I could hardly imagine that it is possible to successfully work remotely on such a scale as we had to work.

But you should also not go to the other extreme. In my opinion, long-term remote work is not the most effective - especially in areas where creativity is required. And yet people benefit from social contact with each other. In the beginning, the lack of this contact does not have a strong effect. But if we talk about long-term - over two or three years - work in such a mode, it begins to have a negative impact.

Therefore, the truth must be somewhere in the middle. We are working on creating a hybrid model for the future that will allow enough work from home, but also presence in the office, where together we have the opportunity to exchange ideas and develop new technologies.

Bosch is one of the big exceptions in the modern corporate world: still a family-controlled company, with no financial investors from Wall Street or elsewhere to put ever-increasing pressure on management. What are the advantages of such a model? Is it more sustainable?

The advantages of this model are great when it comes to long-term strategy. It allows the company to reinvest most part of the profit in creating new technologies instead of distributing those funds to shareholders. In addition, it allows stability and independence from any business conditions.

But this model, of course, has its disadvantages. And most importantly, there is a risk of detachment from market dynamics. Especially in the current situation, where the dynamic is very high. This can be overcome, and Bosch is working to do so by giving to the local management operational independence and autonomy so that it can respond quickly and adequately to the changes. ■

ogy, is proverbial. But judging by the fact that in three years you have increased nearly four times the number of employees in Bosch Engineering Center, you have found a way to solve this problem. What's behind this?

We have two main competitive advantages in attracting qualified software engineers for the automotive industry. One is that we are working on projects that are very interesting for such specialists and that offer very good opportunities for professional development. The second factor is that in the company we have created a culture of values, very close to family ones. People feel like part of a family both in and out of the office. This greatly distinguishes us from most other companies. The combination of these two factors gives us an advantage in attracting engineers.

We pay a lot of attention to attract young people from universities and even from the last grades in high schools. In this regard, a few months ago we signed a 10-year contract with the Technical University of Sofia for the creation of the specialty "Smart Systems and Artificial Intelligence". The bachelor program lasts 4 years and in the last year the educational and training content will be provided entirely by our Engineering Center.

Do the students have any commitment to work

for Bosch after graduation?

No. They can work at Bosch only if they want to. And if they have graduated successfully.

The best we can say about the state contribution to the technical education in Bulgaria in recent decades is that it has not interfered too much. Do you see any signs of change lately?

I think that there is definitely a need for reform in the higher education in Bulgaria. It should be aimed at increasing the quality at the expense of the quantity. But here, of course, the approach has to be very careful, because the access to higher education should not be restricted.

I would like to draw your attention to one more fact: in Bulgaria still is widespread the belief that it is good to graduate from a university abroad, even if it is not one of the most renowned, and that this gives a great competitive advantage. I can firmly say that this is not the reality. Yes, if a young person graduates from one of the leading universities in the world, it is very positive - both for him and for Bulgaria. But it doesn't make much sense to study at second- and third-rate commercial western universities at any cost. It is much better to graduate from one of the Bulgarian universities, where the actual level is good as well, because a lot of money is being invested. Our experience

5 МИНУТИ ИЗВЪН

НОВИНИТЕ ONAIR

— bgonair.bg —

**ON
AIR**
БЪЛГАРИЯ

следете всяка делнична вечер
веднага след централна емисия

bgonair.bg



**ЗА ГОДИНИТЕ, КОГАТО ПРОСТО
МОЖЕШ ДА ЗАМИНЕШ НАВСЯКЪДЕ.**



С поглед към твоего бъдеще.

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

ПО-МАЛКО СТРЕС, ПОВЕЧЕ ВАРНА

Уикенд на морето или по работа?
Наслади се по-дълго на морската си
ваканция или осъществи бизнес пътуване
в рамките само на ден и спечели време!
България Еър ти предлага от два до три
полета между София и Варна всеки ден.

За пълни подробности и условия сканирай
QR кода или посети www.air.bg



България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

www.air.bg



36 | **ГОЛЯМАТА ГАЗОВА РОКАДА**
THE GREAT GAS CASTLING

32 | **КОАЛИЦИИ НА ДЕМОНИ И СВЕТЦИ**
COALITIONS OF DEMONS AND SAINTS

44 | **ПЛАНЪТ В 10 ТОЧКИ НА IEA**
THE 10-POINT PLAN OF THE IEA



КОАЛИЦИИ НА ДЕМОНИ И СВЕТЦИ

Политиката често събира в управлението абсурдни комбинации - и далеч не само в България

Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотография ISTOCK

Когато всички са на власт, народът е в опозиция. Струва ми се, че за първи път чух тези думи от Иван Кръстев преди петнайсетина години. Така политологът описваше рисковете от "големите" коалиции, събиращи несъвместимото.

ИСТОРИЯТА ПОЗНАВА СЪЮЗИ МЕЖДУ ЛЯВОТО И ДЯСНОТО, либералното и консервативното, радикалното и умереното. Тя помни как непримирими противници са забравяли идеологии и вражди, за да управляват заедно – и представите си, някои дори са успявали. Но са плащали висока цена. Обединението на противоположностите намалява подкрепата за всяка една поотделно. И захранва бъдещата им алтернатива. Вземете например традицията на "големи" коалиции в следвоенна Австрия. Там социалдемократите често управляват

заедно със своите основни противници от ясно-центристката Народна партия. Нещо повече, противниците-партньори си поделят постове в държавната машина. Така бюрокрацията по неволя се пълни с партийни кадри. Според една популярна теория, тази схема помага за бързия ръст на популистката Свободна партия и нейния тогавашен лидер Йорг Хайдер през 90-те. Ако орелът, ракът и шуката се бият на избори, а после сядат заедно на трапезата, опозицията минава за почтен вариант. Трябва само да разкажеш най-лесната политическа приказка: че елитът играе с белязани карти. Аналогичен случай имаше и в България. На парламентарните избори през 2005 социалистите от БСП и "царистите" от НДСВ бяха основните два полюса. После обаче направиха коалиция. При това, въпреки че имаха мнозинство, включиха в нея и Движението за права и свободи.

СПОКОЙНО МОЖЕМ ДА НАРЕЧЕМ ТАЗИ КОМБИНАЦИЯ "ИСТОРИЧЕСКА". Тогава мнозина отбелязаха, че БСП е приемник на старата БКП - а комунистите пък са разстреляли княз Кирил, чичо на председателя на НДСВ Симеон Втори. Да не забравяме също кой преименува българските турци, електората на ДПС. Въпреки това миналото бе загърбено, в името на голямата цел – влизането в Европейския съюз.

Останалото го помним. Постигната цел – и няколко сочни корупционни скандали, заради които Европа спря "европейските пари". В резултат на това тройната коалиция захрана мощна алтернатива: ГЕРБ на Бойко Борисов. През 2009 НДСВ не влезе в парламента, а ГЕРБ взе 116 депутати. Оттогава, вече 13 години, никои не е взимал повече.

Въобще, сложните комбинации, присагени на българска почва, раждат тежнени



по силната ръка. През 1931-34 коалицията Народен блок, миш-маш от демократи, радикали, либерали и БЗНС, потъва в блокажи, скандали и партизанщина. Затова мнозина приветстват преврата на звездарите, а след това и личния режим на царя.

НА ЗАПАД ИМА ДРУГИ ТРАДИЦИИ. В Германия съюзът между противоположностите износва, но не убива. Християндемократите на Ангела Меркел управляваха два мандата в “голяма” коалиция със своя основен противник, социалдемократите. Дълго се смяташе, че това изхабява помалкия партньор, левицата. Но днешният канцлер Олаф Шолц изгря толкова внезапно през 2021, че на политолозите им се зави свят.

Политическата климатична зона има значение. Нидерландците и белгийците пълнят парламентите си с много партии

и притежават висока коалиционна култура. Там не е голяма грама, ако леви се коалират с десни. Затова пък става бавно. В Нидерландия отне девет месеца, в Белгия – 16. Така политиката се превръща в техническа, професионална работа за ентузиазирани малцинства. Барикадите отдавна са изчезнали.

Същевременно, държавите с мажоритарна изборителна система (или с бонус за победителя, като Гърция) рядко стигат до коалиции, а оттам – и до подобни дилеми. Тори и лейбъристи няма как да са заедно в Обединеното кралство, нито демократи и републиканци в САЩ. Опасността е друга: полюсите се раздвояват опасно; политическите противници не си говорят дори по телефона. Омразата расте, обилно поливана от отровите в социалните мрежи. Барикадите са толкова стръмни, че се стреля на месо.

ИМА ЛИ ТУК НЯКАКВА ПОУКА? Едва ли. В политиката, както и в живота, не знаеш какво губиш, когато печелиш, и обратното. Когато всички са на софрата, популизмът влиза през вратата. Но когато политиката се превръща във война с нулева сума, популизмът влиза през прозореца.

Кое да избереш? Бяло-черното или черно-бялото? В писмата си Норман Мейлър обяснява живота така: “ангели и демони воюват с дяволи и светци”. Горещо-долу така стои и въпросът с неестествените коалиции. Рушат партии и лидери, но понякога без тях не може.

Да не забравяме и друго. Хората, които правят коалициите, не са нито ангели, нито демони, нито дяволи, нито светци. И ако очакваме това от тях, нека не се чудим, че падат правителствата. В крайна сметка, те са съставени от хора – и то точно такива като нас. ■

COALITIONS OF DEMONS AND SAINTS

Politics often brings together absurd combinations in government - and not only in Bulgaria

By BOYKO VASILEV / Photography ISTOCK

The Suada and Olga Bridge remembers the first victims of the siege of Sarajevo, which began exactly 30 years ago. When everyone is in power, the people are in opposition.

It seems to me that I first heard these words from Ivan Krastev about fifteen years ago. This is how the political scientist described the risks of the "big" coalitions gathering the incompatible.

HISTORY KNOWS ALLIANCES between the left and the right, the liberal and the conservative, the radical and the moderate. History remembers cases when implacable opponents forgot ideologies and enmities to rule together - and, believe it or not, some even succeeded. But they paid a high price. The combination of opposites reduces the support for each one individually. And it feeds their future alternative.

Take, for example, the tradition of "big" coalitions in post-war Austria. There, the Social Democrats often rule with their main opponents, the center-right People's Party. Moreover, the opposing partners share positions in the state apparatus. Thus, the bureaucracy is inadvertently filled with party cadres. According to a popular theory, this scheme helped the rapid growth of the populist Free Party and its then leader, Jörg

Haider, in the 1990s. If the eagle, the crab and the pike fight in elections and then sit together at the table, the opposition is considered a respectable option. All you have to do is tell the simplest political tale: that the elite is playing with marked cards.

THERE WAS A SIMILAR CASE IN BULGARIA.

In the 2005 parliamentary elections, the Socialists of the BSP and the "monarchists" of the NMSS were the two main poles. But then they formed a coalition. In addition, although they had a majority, they included the Movement for Rights and Freedoms.

We can safely call this combination "historical". At the time, many noted that the BSP was the successor to the old BCP - and the Communists had shot Prince Kiril, the uncle of NMSS chairman Simeon II. Let's also not forget who forcefully renamed the Bulgarian Turks, the electorate of the MRF. However, the past has been abandoned, in the name of the great goal of joining the European Union.

We remember the rest. Achieved goal - and several juicy corruption scandals, because of which Europe at some point had to stop the "European money". As a result, the triple coalition fed a powerful alternative: Boyko Borissov's GERB. In

2009, NMSS did not enter parliament, and GERB won 116 deputies. Since then, for 13 years, no one has taken more.

IN GENERAL, THE COMPLEX COMBINATIONS, grafted on Bulgarian soil, give birth to tendencies on the strong hand. In 1931-34, the People's Bloc coalition, a mish-mash of Democrats, Radicals, Liberals and the Agrarian Union, sank into blockades, scandals and guerrilla warfare. That is why many welcomed the coup d'état of the 'Zveno', and then the personal regime of the king.

There are other traditions in the West. In Germany, the alliance between opposites wears out but does not kill. Angela Merkel's Christian Democrats ruled for two terms in a "grand" coalition with their main opponent, the Social Democrats. It has long been thought that this wears out the smaller partner, the SD. But today's Chancellor Olaf Scholz rose so suddenly in 2021 that political scientists are still dizzy.

THE POLITICAL CLIMATE ZONE MATTERS.

The Dutch and Belgians fill their parliaments with many parties and have a high coalition culture. There is not much drama if the left is in coalition with the right. But it is slow. It took nine months in the Netherlands and 16 months in Belgium. Thus, politics became a technical, professional job for enthusiastic minorities. The barricades are long gone.

At the same time, countries with a majority electoral system (or with a winner's bonus, such as Greece) rarely reach coalitions, and hence similar dilemmas. Tories and Labor cannot be together in the United Kingdom, nor can Democrats and Republicans in the United States. The risks there are different: the poles are dangerously far apart, and political opponents do not even talk on the phone. Hatred is growing, abundantly watered by poisons on social media. The barricades are so steep that you shoot at meat.

IS THERE A LESSON HERE? Hardly. In politics, as in life, you don't know what you lose when you win, and vice versa. When everyone is on the table, populism enters through the door. But when politics turns into a zero-sum war, populism enters through the window.

Which to choose? Black and white or white and black? In his letters, Norman Mailer explains life as follows: "Angels and demons fight devils and saints." This is more or less the case with unnatural coalitions. They destroy parties and leaders, but sometimes you can't do without them.

Let's not forget something else. The people who make the coalitions are neither angels, nor demons, nor devils, nor saints. And if we expect this from them, let's not be surprised that governments are falling.

After all, they are made up of people - and just like us. ■



С грижа за Вас!



ИЗБЕРИ ПОАД „ЦКБ-СИЛА“:

**ПЪРВОТО РЕГИСТРИРАНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г.
КЪМ 31.03.2022 Г. – С 404 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И НАД 1,7 МИЛИАРДА ЛВ. УПРАВЛЯВАНИ НЕТНИ АКТИВИ В
ПЕНСИОННИТЕ ФОНДОВЕ (ДАННИ НА КФН: WWW.FSC.BG).**

**ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ДОБРОВОЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД ОТ МАРТ 1996 Г.,
ОТ 2019 Г. ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ПРОФЕСИОНАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД,
ОТ СЕПТЕМВРИ 2021 Г. СКЛЮЧВА ДОГОВОРИ ЗА ИЗПЛАЩАНЕ НА ПОЖИЗНЕНИ
И СРОЧНИ ПЕНСИИ ОТ УНИВЕРСАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД.**

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

ГОЛЯМАТА ГАЗОВА РОКАДА

От Азърбејджан до САЩ и от Египет до Норвегия, алтернативните източници на природен газ са много. Но никак не са лесни за ползване

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ISTOCK

Надали много европейци са чували за Фрийпорт, щата Тексас. Това градче на брега на Мексиканския залив има едва около 10,000 жители и почти по нищо не се отличава от хиляди други малки градчета в Съединените щати. С едно изключение: край него се намира най-големият американски терминал за втечен природен газ (LNG). На 8 юни тази година експлозия го затвори за поне три месеца, като на практика намали американския износ на газ с една пета, или с близо 60 милиона кубични метра дневно. В Европа това доведе до почти 13% скок на цените - което вече сте усетили и върху собствения си портфейл. Аварията затруднява още повече усилията за напълване на изпразнените европейски газохранилища преди новия зимен сезон. И за пореден път подчертава, че сакралната фраза "енергийна независимост", която изпъстря речите на европейските политици вече над десетилетие, съществува единствено във въображението им.

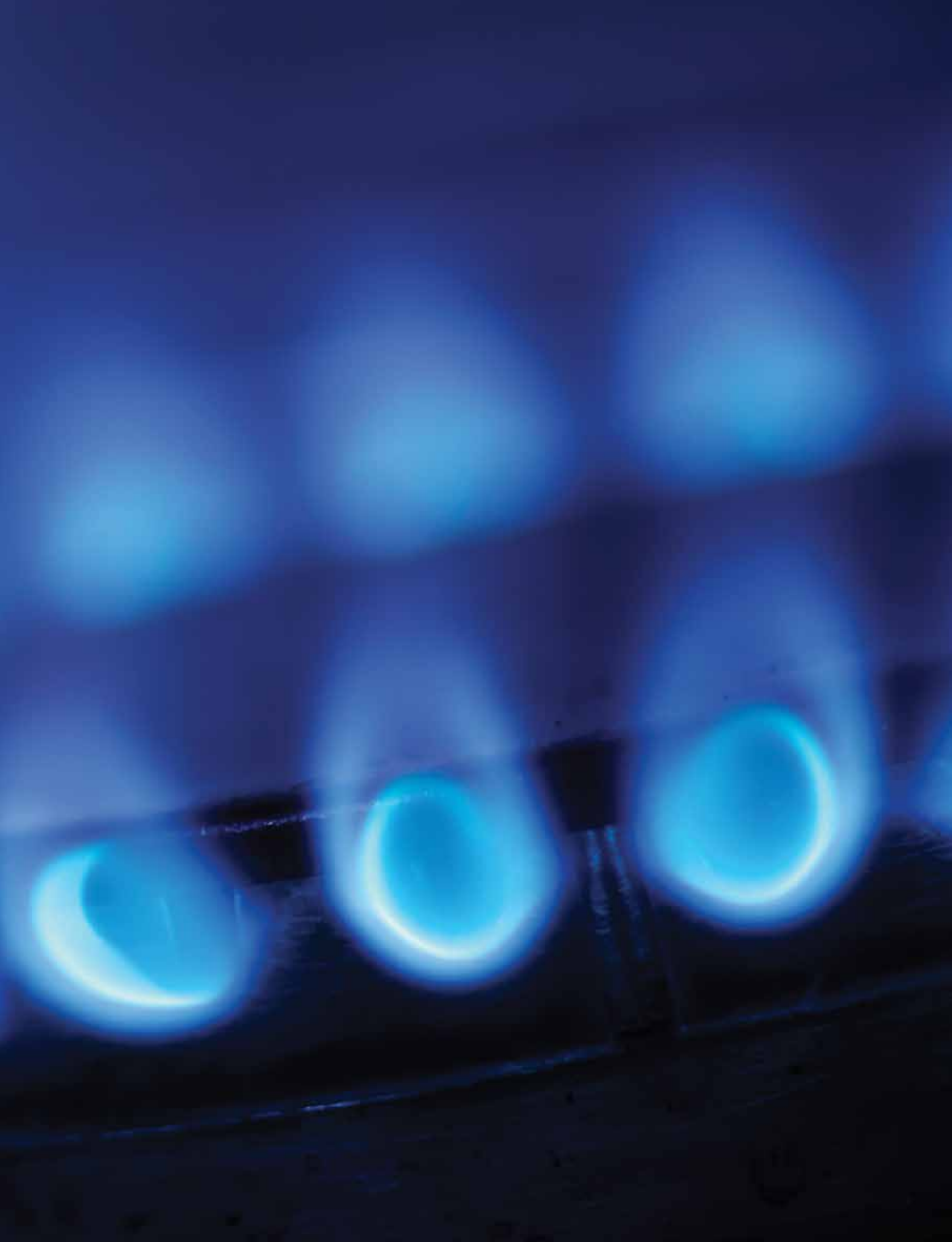
РЕШИМОСТТА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ да намали енергийната си зависимост от Русия се зароди още през 2006, при първото прекъсване на снабдяването от Москва заради спорове с Киев. То се затвърди при второто прекъсване през 2009, и се превърна в основна тема в дневния ред на Брюксел след руското анексиране на Крим през 2014. Както обаче казва Марк Твен, действията може и да говорят по-силно от думите, но го правят несравнимо по-рядко. А в слу-

чая действията на Европа казваха точно обратното на политическите речи. Данните на Eurostat показват, че енергийната зависимост на съюза от вноса всъщност се е увеличила между 2000 и 2020 година, вместо да намалее.

Основните причини за това са две. Едната е, че природният газ бе набелязан от европейските стратегии като междинното звено по пътя към нисковъглеродната икономика. През последните десетилетия много от водещите индустриални сили на континента изоставиха възгледите в полза на относително евтиния и достъпен газ от Русия. Втората причина дойде след аварията във Фукушима през 2011, когато водещи европейски политици, начело с Ангела Меркел, реагираха първосигнално на обществените нагласи и наложиха мораториуми върху ядрената енергетика. А с какво можеше Германия да замени енергията от затворените си ядрени централи? С руски газ, естествено.

СЕГА ЕВРОПА СЕ ОКАЗВА в доста шизофренична роля: с едната ръка се заканва на Русия заради инвазията в Украйна, и я наказва със санкции, от които страда и собствената ѝ промишленост; а в същото време другата ръка унижително проси газ, и като цяло изпълнява руските претенции в това отношение, като разплащането с рубли например.

Подобна позиция е съвсем разбираема. В днешните времена, в които по същество всички политици са вече популисти, никой от тях не би желал да понесе отговорността за студена зима,



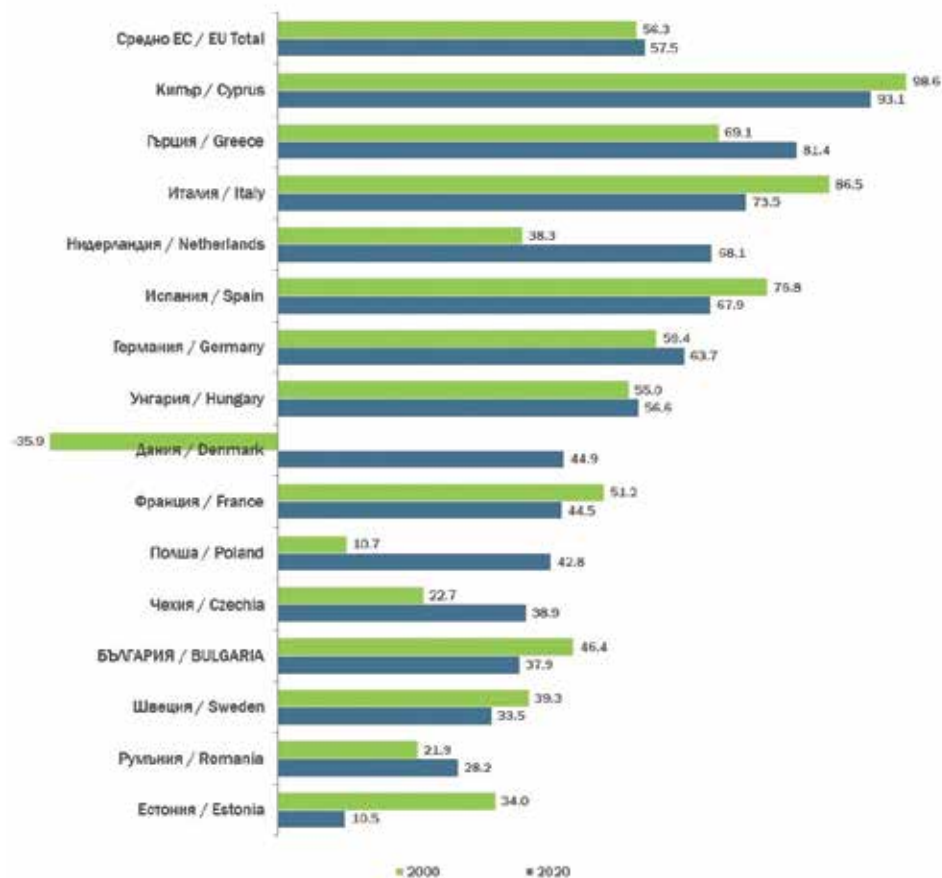
рекордни цени на енергията и загубила конкурентност икономика. А трите са неминуеми, ако Европа остане без достъпен газ.

Трябва ли обаче този газ да е непременно руски? Русия наистина притежава най-големите доказани запаси от природен газ - 37.4 трилиона кубични метра, или почти 20% от глобалните. Но Иран и Катар не са много по-назад; страните от Северна Африка разполагат със солидни резерви, да не говорим за Нигерия; прикаспийските държави Азербейджан, Казахстан и особено Туркменистан също имат капацитета изцяло да заместят руския газ за Европа. И накрая остават Съединените щати, които покрай шистовата революция се превърнаха в най-големия производител на природен газ в света за 2021 година, далеч пред Русия, и в третия най-голям износител на втечен природен газ (LNG) след Австралия и Катар.

ТОВА СА ПРЕДОСТАТЪЧНО АЛТЕРНАТИВИ за Европа, особено с оглед на десетгодишния период, който съюзът имаше да се подготви за сегашната криза. Само че те са алтернативи само на теория. Доставка от почти всички споменати страни са невъзможни в близка перспектива: било заради недостатъчен производствен капацитет, било заради липсваща инфраструктура, но най-вече - заради политически фактори.

Големите производители на природен газ винаги са се стремели с всички средства да не позволяват прекалената конкуренция. Дългата ръка на Русия лесно може да се открие зад много осушени проекти: от протестите срещу добива на шистов газ в България, които в крайна сметка доведоха до мораториум, до гражданската война в Либия, която блокира иначе огромния капацитет на африканската държава, разполагаща дори с нужната инфраструктура, за да продава евтин газ в Европа. Но в началото на миналото десетилетие към тези известни играчи се присъедини още един, по-влиятелен от всички: Съединените щати. Заради шистовата революция Америка се превърна в един от най-големите износители на втечен природен газ. Само че цената за добива, втечняването, транспорта и повторната газификация е височка; при равни други условия американският газ трудно би се конкурирал в Европа с руския, иранският или катарският. Днес обаче условията не са равни. Отношенията между Вашингтон и Техеран, затоплени малко при Барак Обама, след шистовата революция се охладиха до рекордна степен - което затвори пътя на иранския газ към Европа. Катар прекара четири години във фактическа международна изолация, диктувана от най-верния американски съюзник в региона - Саудитска Арабия. Някои други проекти за доставка на газ от Азия и Африка към Европа също забуксуваха заради липсата на американска подкрепа.

ЕНЕРГИЙНАТА ЗАВИСИВОСТ В ЕС EU ENERGY DEPENDANCY RATE



% на вноса в общото потребление на енергия, в тераджоули. Данни на Eurostat
% of net imports in gross available energy, terajoules. Eurostat data

САМАТА ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ призна наскоро, че откъсването от руския газ в близките пет години е невъзможно. А дори и след този период то ще изисква огромни инвестиции - от порядъка на 195 милиарда евро по сметки на комисията, цитирани от The Financial Times. Както и преодоляването на значителни политически трудности. Нека видим каква е ситуацията с потенциалните алтернативни източници на природен газ днес.

АЗЪРБЕЙДЖАН

Доказани запаси: 2.5 трлн. куб. м (1.3%)
Производство през 2020: 25.8 млрд. куб. м (0.7%)

С Азербейджан са свързани най-реалистичните надежди на България за алтернативни газови доставки. Тези доставки вече са договорени за срок от 25 години, а и основната инфраструктура за тях - Транскаспийският газопровод (TAP) от находището Шах Дениз II до Гърция и Италия - вече е функционално. Остава единствено България да завърши прословутия интерконектор с Гърция - 140-километрова система, чието изграждане се проточва вече две десетилетия. По

план това трябва да стане още преди края на тази година.

ТУРКМЕНИСТАН

Доказани запаси: 13.6 трлн. куб. м (7.2%)
Производство през 2020: 59 млрд. куб. м (1.5%)
Бившата съветска република разполага с четвъртите най-големи конвенционални резерви от природен газ в света (след Русия, Иран и Катар). Но след дългите разpravli около планирания транскаспийски газопровод, резултат вероятно и от намесите на Русия, Туркменистан пренасочи вниманието си към други пазари начело с китайския. Сега украинската криза отново извади на дневен ред газопровода през Каспийско море и върна Ашхабад и Баку на масата за преговори. Но дори те да се увенчаят с успех, това няма да доведе до краткосрочно решение.

ЕГИПЕТ

Доказани запаси: 2.1 трлн. куб. м (1.1%)
Производство през 2020: 58.5 млрд. куб. м (1.5%)
В миналото нетен вносител на енергия, в последните години Египет увеличи значително



производството на природен газ, най-вече от нови находища като Нороос в делтата на Нил и офшорното Зохран. През 2020 страната отстъпваше единствено на Алжир по производство на газ в Африка. Две неща спъват потенциалния износ за Европа: бързо растящото вътрешно потребление (населението на Египет наистина е над 1 милион души годишно), и липсващата инфраструктура. Вторият проблем трябваше да се реши с построяването на подводния газопровод EastMed, който да доставя египетски и израелски газ до Гърция. Съпротивата на Турция и оттеглянето подкрепата от САЩ обаче сложиха точка на проекта, поне на този етап.

ИЗРАЕЛ

Доказани запаси: 0.6 трлн. куб. м (0.3%)

Производство през 2020: н/а

Офшорните полета Левиатан и Тамар в източната част на средиземно море могат да превърнат Израел в съществен играч на газовата карта. По последни оценки те съдържат 792 милиарда куб. метра - достатъчно за задоволяване на вътрешното потребление и за износ. Експортът за Европа обаче зависи

изцяло от Турция, с която отношенията са влошени от години.

САЩ

Доказани запаси: 12.6 трилиона куб. метра (6.7%)

Производство през 2020: 914.6 млрд. куб. метра (23.7%)

Добивът на шистов газ превърна Съединените щати в най-големия производител в света за 2020 година, и третия най-голям износител на LNG. Напоследък обаче експортът предизвиква остри критики от страна на американската промишленост, според която той повишава цените и създава недостиг на вътрешния пазар, намалявайки конкурентоспособността. Чуват се дори призови за по-строги регулаторни ограничения върху износа - засега без последствия.

ИРАН

Доказани запаси: 32.1 трлн. куб. м (17.1%)

Производство през 2020: 250.8 млрд. куб. м (6.5%)

Иран има вторите най-големи доказани резерви от природен газ в света. Американ-

ските санкции, затегнати през 2018 година, обаче силно ограничават износа. През 2021 рафинериите в страната са произвели 270 милиарда кубични метра, но износьт е едва 17 милиарда куб. метра, почти изцяло за съседните Ирак и Турция. Правителството в Техеран заяви, че има интерес към експорт на газ за Европа. Но в това отношение страната ще зависи от добрата воля на Турция, която е склонна да използва максимално позицията си в неособено топли отношения с ЕС.

ИРАК

Доказани запаси: 3.5 трлн. куб. м (1.9%)

Производство през 2020: 10.5 млрд. куб. м (0.3%)

Ирак има внушителни запаси от газ, макар и далеч под иранските. Освен това няколко от големите международни енергийни компании вече присъстват в страната. Главната пречка е политическата нестабилност, както и фактът, че находищата са основно в иракски Кюрдистан, полуавтономната северозападна област. Регионалното кюрдско правителство в Ербил в последните години подобри отношенията си с Турция, която и тук ще е ключовият фактор при транзита. Но отношенията между Ербил и Багдад са обтегнати.

АЛЖИР

Доказани запаси: 2.3 трлн. куб. м (1.2%)

Производство през 2020: 81.5 млрд. куб. м (2.1%)

Алжир има не само 2.3 трилиона куб. метра конвенционални газови резерви, но и над 20 трилиона куб. метра шистови залежи на газ, отбелязва аналитичната компания EMIS Insights. Но първите опити за шистов добив срещнаха масова съпротива в страната. Повечето съществуващи находища са пред изчерпване, а новите са в доста сложни от геологична гледна точка райони, и разработването им ще е скъпо. Влошените отношения с Мароко сложиха точка и на газопровода Maghreb-Europe, който доставяше алжирски газ през Мароко към Испания. Увеличаването на алжирския добив до степен да замести руския ще изисква години работа и многомилиардни инвестиции. Освен това вътрешното потребление в Алжир постоянно расте и отклонява от количествата за износ.

ЛИБИЯ

Доказани запаси: 1.4 трлн. куб. м (0.8%)

Производство през 2020: 13.3 млрд. куб. м (0.3%)

В миналото Либия доставяше по 5 милиарда кубически метра годишно към Италия по тръбопровода Greenstream (с капацитет почти 13 млрд. куб. метра). Страната притежава и предприятие за производство и износ на LNG, което е сред най-големите в света - но от доста време вече не функционира заради ще-

тите от гражданската война. Надеждите за увеличаване на производствения капацитет са свързани с офшорното находище Бар Есса-лам, което се оперира от италианската Eni.

КАТАР

Доказани запаси: 24.7 трилиона куб. метра (13.1%)

Производство през 2020: 171.3 млрд. куб. метра (4.4%)

Катар е в челната тройка както по доказани конвенционални запаси, така и по производство на природен газ за 2020 година. Страната изгражда и четири нови терминала за втечняване и експорта му. Европа има достатъчно свободен капацитет да получава и втечнява LNG (през 2021 вносът е бил еквивалентен на 730 тераватчаса, при капацитет 1900 тераватчаса). Но почти няма свободен капацитет откъм танкери. А и растящият интерес към LNG повиши силно цената му.

НОРВЕГИЯ

Доказани запаси: 1.4 трлн. куб. м (0.8%)

Производство през 2020: 111.5 млрд. куб. м (2.9%)

От години вече Норвегия е вторият най-важен доставчик на газ за Европейския съюз, и разполага с отлична инфраструктура с достатъчно свободен капацитет. Но норвежкият премиер наскоро отново подчерта, че производството е близко до възможния максимум и просто няма откъде да се вземе допълнителен газ.

РУМЪНИЯ

Доказани запаси: 0.1 трлн. куб. м

Производство през 2020: 8.7 млрд. куб. м (0.2%)

В Румъния, както и в България, дълги години всички опити за местен добив се сблъскаха с добре организирана съпротива от екологични и политически организации. Но проектът Black Sea Oil & Gas (BSOG) все пак успя да преодолее тази съпротива и в средата на юни тази година започна реален добив в Черно море. Очакванията са тази година да бъдат произведени около 500 млн. кубични метра газ, а догодина да се постигне пълният капацитет от 1 милиард кубични метра. Тези количества ще покриват само част от вътрешното потребление на Румъния и няма да остава нищо за износ. Но поне ще освободят малко от капацитета за доставки към региона.

ТУРЦИЯ

Доказани запаси: н/а

Производство през 2020: н/а

Турция се надява да започне разработването на своето черноморско газово находище Сакария през 2023, в чест на стогодишнината на републиката. Но експертите прогнозируют пълният очакван капацитет (около 3.6 мили-

ДОСТАВКИТЕ НА ГАЗ ЗА ЕС, 2021			
EU GAS DELIVERIES, 2021			
Страна / Country	Годишен капацитет / Annual Capacity	Доставки през 2021 / 2021 deliveries	използван капацитет / Utilisation
Русия	2,800	1,550	55%
Норвегия	1,100	890	81%
Северна Африка	800	410	51%
Азърбеиджан	130	80	62%
В тераватчаса / in Terawatthours. Данни: Breugel / Breugel data			

арда куб. метра годишно) да бъде постигнат не по-рано от 2025. Така или иначе, тези количества ще са само за огромния вътрешен пазар в Турция. Но пък ще освободят количества LNG за останалите в региона.

БЪЛГАРИЯ

Доказани запаси: н/а

Производство през 2020: н/а

По данни на Европейската комисия България разполага с 0.481 трилиона кубични метра подлежащ на добив природен газ от шисти. При сегашното годишно потребление от около 3 милиарда кубични метра, това би стигнало да покрие всичките ни нужди за 160 години напред. Според някои експерти около 30 милиарда кубични метра могат да

бъдат добити по конвенционални методи, а не с толкова плашещия хидравличен фрактинг. Но след протестите през 2012, оглавени от политически формации като "Атака" и "Ред, законност и сигурност", върху добива бе обявен мораториум.

Това несъмнено обслужваше интереса на "Газпром" като единствен доставчик на природен газ за българския пазар. Но днес, когато и Румъния, и Турция вече дадоха зелена светлина на черноморския добив, това решение може най-малкото да бъде отново обсъдено. От друга страна, разрешаването на потенциално замърсяващия околната среда шистов добив не е лесна стъпка дори в страни с ефективен, добре действащ държавен контрол. А в България ще е направо рискована. ■



THE GREAT GAS CASTLING

From Azerbaijan to the United States and from Egypt to Norway, there are plenty alternative sources of natural gas. But they are not easy to use

By KONSTANTIN TOMOV / Photography ISTOCK

Hardly many Europeans have heard of Freeport, Texas. This small town on the Mexican Gulf coast has only about 10,000 inhabitants and is almost indistinguishable from thousands of other small towns in the United States. With one exception: next to it is the largest American liquefied natural gas (LNG) terminal. On June 8 this year, an explosion shut it down for at least three months, effectively reducing US gas exports by a fifth (or nearly 60 million cubic meters a day). In Europe, this has led to almost a 13% jump in prices - which you have already felt on your own portfolio. The accident further hampers efforts to fill empty European gas storage facilities before the new winter season. It emphasizes once again that the sacred phrase "energy independence", which has been on the speeches of European politicians for more

than a decade, exists only in their imagination.

THE EUROPEAN UNION'S DETERMINATION to reduce its energy dependence on Russia dates back to 2006, when Moscow was first cut off due to disputes with Kyiv. It solidified during the second cut off in 2009, and has become a major topic on Brussels' agenda since Russia's annexation of Crimea in 2014.

However, as Mark Twain says, actions speak louder than words but not nearly as often. And in this case, Europe's actions say the exact opposite of political speeches. Eurostat data show that the Union's energy dependence on imports actually increased between 2000 and 2020, instead of decreasing.

There are two main reasons for this. One is that

natural gas has been identified by European strategists as an intermediate link on the road to a low-carbon economy. In recent decades, many of the continent's leading industrial powers have abandoned coal in favor of relatively cheap and affordable gas from Russia. The second reason came after the Fukushima accident in 2011, when leading European politicians, led by Angela Merkel, responded to public sentiment and imposed moratoriums on nuclear energy. And how could Germany replace the energy from its closed nuclear power plants? With Russian gas, of course.

NOW EUROPE finds itself in a rather schizophrenic role: it threatens Russia with one hand because of the invasion of Ukraine, and punishes it with sanctions from which its own industry suffers; and



at the same time the other hand humiliatingly begs for gas, and generally fulfills Russia's claims in this regard, such as paying in rubles.

Such a position is quite understandable. In today's times, where essentially all politicians are already populists, none of them would want to take responsibility for a cold winter, record energy prices and an economy that has lost its competitiveness. And all three are inevitable if Europe runs out of gas.

But does this gas have to be Russian? Indeed, Russia does have the largest proven reserves of natural gas - 37.4 trillion cubic meters, or almost 20% of the global amounts. But Iran and Qatar are not far behind; the countries of North Africa have solid reserves, not to mention Nigeria; the Caspian states of Azerbaijan, Kazakhstan and especially Turkmenistan also have the capacity to completely replace Russian gas for Europe. Finally, there is the United States, which, along with the shale revolution, has become the world's largest producer of natural gas in 2021, far ahead of Russia, and the third largest exporter of liquefied natural gas (LNG) after Australia and Qatar.

THESE ARE ENOUGH ALTERNATIVES for Europe, especially in view of the ten-year period that the Union has had to prepare for the current crisis. But they are only alternatives in theory. Supplies from almost all the countries mentioned are impossible in the short term: sometimes due to insufficient production capacity, or due to a lack of infrastructure, but mostly due to political factors. The big producers of natural gas have always tried by all means not to allow excessive competition. Russia's long arm can easily be found behind many failed projects: from the protests against shale gas production in Bulgaria, which eventually led to a moratorium, to the civil war in Libya, which blocks the otherwise huge capacity of the African state. But at the beginning of the last decade, these familiar players were joined by another, more influential of all: the United States. Because of the shale revolution, America has become one of the largest exporters of liquefied natural gas. But the cost of extraction, liquefaction, transport and re-gasification is high; all other things being equal, American gas would find it difficult to compete in Europe with Russian, Iranian or Qatari gas. Today, however, the conditions are not equal. Relations between Washington and Tehran, warmed a little by Barack Obama, have cooled to a record low since the shale revolution - closing the road of Iranian gas to Europe. Qatar has spent four years in de facto international isolation, dictated by America's most loyal ally in the region, Saudi Arabia. Some other gas supply projects from Asia and Africa to Europe have also stalled due to a lack of US support.

The European Commission itself has recently acknowledged that it is impossible to break away from Russian gas in the next five years. And even after that period, it will require huge investments -



in the order of 195 billion euros in the accounts of the commission, quoted by The Financial Times. As well as overcoming significant political difficulties. Let's see what the situation is with potential alternative sources of natural gas today.

AZERBAIJAN

Proven reserves: 2.5 trillion cubic meters (1.3% of world's total)

Production in 2020: 25.8 billion cubic meters (0.7% of world's total)

Bulgaria's most realistic hopes for alternative gas supplies are connected with Azerbaijan. These supplies have already been agreed for a period of 25 years, and the main infrastructure for them - the Trans-Adriatic Pipeline (TAP) from the Shah Deniz II field to Greece and Italy - is now operational. It remains only for Bulgaria to complete the famous interconnector with Greece - a 140-kilometer system, the construction of which has been dragging on for two decades. According to the plan, this should happen before the end of this year.

TURKMENISTAN

Proven reserves: 13.6 trillion cubic meters (7.2%)

Production in 2020: 59 billion cubic meters (1.5%)

The former Soviet republic has the world's fourth largest conventional natural gas reserves (after Russia, Iran and Qatar). But after lengthy squabbles over the planned Trans-Caspian gas pipeline, possibly the result of Russian intervention, Turkmenistan has shifted its focus to other markets, led by China. Now the Ukrainian crisis has put the Caspian gas pipeline back on the agenda and forced Ashgabat and Baku to the negotiating table again. But even if they succeed, it will not lead to

a short-term solution.

EGYPT

Proven reserves: 2.1 trillion cubic meters (1.1%)

Production in 2020: 58.5 billion cubic meters (1.5%)

In the past a net importer of energy, in recent years Egypt has significantly increased natural gas production, mostly from new fields such as Noroos in the Nile Delta and offshore Zohr. In 2020, the country was second only to Algeria in gas production in Africa. Two things hinder potential exports to Europe: rapidly growing domestic consumption (Egypt's population grows by more than 1 million a year), and a lack of infrastructure. The second problem had to be solved with the construction of the EastMed underwater gas pipeline, which would deliver Egyptian and Israeli gas to Greece. However, Turkish resistance and withdrawn US support put an end to the project, at least for the time being.

ISRAEL

Proven reserves: 0.6 trillion cubic meters (0.3%)

Production in 2020: n/a

The offshore fields of Leviathan and Tamar in the eastern Mediterranean can make Israel a significant player on the gas map. According to the latest estimates, they contain 792 billion cubic meters - enough to meet domestic consumption and to provide quantities for export. However, exports to Europe depend entirely on Turkey, with which relations have deteriorated in recent years.

USA

Proven reserves: 12.6 trillion cubic meters (6.7%)



Production in 2020: 914.6 billion cubic meters (23.7%)

Shale gas production has made the United States the world's largest producer in 2020, and the third largest exporter of LNG. Recently, however, exports have drawn sharp criticism from US industry, which has blamed them for the rising prices and shortages in the domestic market, reducing competitiveness. There are even calls for stricter regulatory restrictions on exports - so far without consequences.

IRAN

Proven reserves: 32.1 trillion cubic meters (17.1%)
Production in 2020: 250.8 billion cubic meters (6.5%)

Iran has the world's second largest proven natural gas reserves. However, US sanctions tightened in 2018 severely restrict exports. In 2021, the country's refineries have produced 270 billion cubic meters, but exports are only 17 billion cubic meters, almost entirely to neighboring Iraq and Turkey. The government in Tehran has said it is interested in exporting gas to Europe. But in this regard, the country will depend on the goodwill of Turkey, which is willing to make the most of its position in not particularly warm relations with the EU.

IRAQ

Proven reserves: 3.5 trillion. cubic meters (1.9%)
Production in 2020: 10.5 billion cubic meters (0.3%)

Iraq has impressive gas reserves, albeit far below Iran's. In addition, several of the major international energy companies are already present in the

country. The main obstacle is political instability, as well as the fact that the deposits are mainly in Iraqi Kurdistan, a semi-autonomous northwestern region. The Kurdish regional government in Erbil has improved relations with Turkey in recent years, which will be a key factor in the eventual transit to Europe. But relations between Erbil and Baghdad are strained.

ALGERIA

Proven reserves: 2.3 trillion cubic meters (1.2%)
Production in 2020: 81.5 billion cubic meters (2.1%)

Algeria has not only 2.3 trillion cubic meters of conventional gas reserves, but also more than 20 trillion cubic meters of shale gas reserves, notes the analytical company EMIS Insights. But the first attempts at shale production were met with massive resistance in the country. Most of the existing gas fields are about to be depleted, and the new ones are in quite geologically complex areas, so their development will be expensive. Deteriorating relations with Morocco have also put an end to the Maghreb-Europe gas pipeline, which supplied Algerian gas via Morocco to Spain. Increasing Algerian production to the point of replacing Russian gas will require years of work and multibillion-dollar investments. In addition, Algeria's domestic consumption is constantly growing and deviating from export volumes.

LIBYA

Proven reserves: 1.4 trillion cubic meters (0.8%)
Production in 2020: 13.3 billion cubic meters (0.3%)

In the past, Libya supplied 5 billion cubic meters per year to Italy via the Greenstream pipeline (with a capacity of almost 13 billion cubic meters). The country also owns a facility for production and export of LNG, which is among the largest in the world - but has long ceased to function due to the damage of the civil war. Hopes to increase production capacity are linked to the offshore Bahr Essalam field, which is operated by Italy's Eni.

QATAR

Proven reserves: 24.7 trillion cubic meters (13.1%)
Production in 2020: 171.3 billion cubic meters (4.4%)

Qatar is in the top three in terms of both proven conventional reserves and natural gas production for 2020. The country is also building four new terminals for its liquefaction and export. Europe has enough free capacity to receive and liquefy LNG (in 2021 imports were equivalent to 730 terawatt hours, with a capacity of 1900 terawatt hours). But there is almost no spare capacity of LNG tankers. And the growing interest in LNG has greatly increased its price.

NORWAY

Proven reserves: 1.4 trillion. cubic meters (0.8%)
Production in 2020: 111.5 billion cubic meters (2.9%)

For years, Norway has been the second most important gas supplier to the European Union, and has an excellent infrastructure with enough spare capacity. But the Norwegian prime minister recently reiterated that production is close to the possible maximum and there is simply nowhere to get extra gas.

ROMANIA

Proven reserves: 0.1 trillion. cubic meters
Production in 2020: 8.7 billion cubic meters (0.2%)

In Romania, as in Bulgaria, for many years all attempts at local extraction met with well-organized resistance from environmental and political organizations. But the Black Sea Oil & Gas (BSOG) project still managed to overcome this resistance, and in mid-June this year, real production began in the Black Sea. It is expected that about 500 million cubic meters of gas will be produced this year, and next year the full capacity of 1 billion cubic meters will be reached. These quantities will cover only part of Romania's domestic consumption and there will be nothing left for export. But at least they will free up some of the supply capacity to the region.

TURKEY

Proven reserves: n / a
Production in 2020: n / a

Turkey hopes to begin development of its Black Sea gas field, Sakarya, in 2023, in honor of the republic's centenary. But experts predict that the full expected capacity (about 3.6 billion cubic meters per year) will be reached no earlier than 2025. In any case, these quantities will all go for the insatiable domestic market in Turkey. But they will release LNG capacity for the rest of the region.

BULGARIA

Proven reserves: n/a
Production in 2020: n/a

According to the European Commission, Bulgaria has 0.481 trillion cubic meters of shale gas to be extracted. With a current annual consumption of about 3 billion cubic meters, this would be enough to cover all our needs for the next 160 years. According to some experts, about 30 billion cubic meters can be obtained by conventional methods, rather than the frightening hydraulic fracturing. But after protests in 2012, led by political groups such as Ataka and Order, Law and Security, a moratorium on mining was declared. This undoubtedly served the interest of Gazprom as the only supplier of natural gas to the Bulgarian market. But today, when both Romania and Turkey have already given the green light to Black Sea extraction, that decision can at least be reconsidered. On the other hand, allowing potentially polluting shale mining is not an easy step even in countries with effective, well-functioning state control. And in Bulgaria it will be even riskier. ■

ПЛАНЪТ В 10 ТОЧКИ НА IEA

Европа може да намали с една трета нуждата от руски газ,
ако изпълни тези съвсем постижими условия

Заместването на идващия от Русия природен газ с друг не е решение на проблемите на Европа. За да се справи с едностранната си енергийна зависимост, общността трябва и драстично да намали потреблението си - съвсем постижима цел според нашумелия 10-точков план на Международната агенция по енергетика (IEA).

През миналата година ЕС е внесъл 155 милиарда кубични метра природен газ от Русия - 45% от целия внос и 40% от общото потребление. "Никои вече не храни илюзии: употребата от Русия на природния газ като икономическо и политическо оръжие показва, че Европа трябва да действа бързо", коментира изпълнителният директор на IEA Фатих Бирол. Според него 10-те точки на представения от агенцията план могат да намалят нуждата от руски газ с нас 50 милиарда кубични метра годишно - тоест с една трета.

1. Да не се сключват нови договори за газови доставки с Русия. До края на тази година изтичат както договорът на България с "Газпром", така и контрактите на още доста страни, за общо около 15 млрд. куб. метра годишно.

До края на десетилетието изтичат договори за още 40 милиарда куб. метра. Това е възможност за сключване на дългосрочни договори с други доставчици и диверсификация.

2. Осигуряване на газ от алтернативни източници

Според анализа на IEA, доставките по тръбопроводи от страни като Норвегия и Азербейджан могат да се увеличат с до 10 млрд. куб. метра годишно още през 2023. Успоредно ЕС може да увеличи доставките си на втечен природен газ (LNG) с 60 млрд. куб. метра. Това обаче ще означава търсене, надхвърлящо предлагането, и сериозно увеличаване на цените. Затова според IEA разумният подход е ЕС да увеличи доставките на втечен газ с 20 млрд. куб. метра през следващата година.

3. Въвеждане на минимални нива за газохранилищата

Газохранилищата в ЕС, като българското в Чирен, посрещнаха настоящата криза с доста ниски нива на запасите, а високите цени не са стимулирали капацитетът им да се запълва. Въвеждането на задължителни минимума ще коригира това и ще даде на газовата система доста повече устойчивост преди зимния сезон.

4. Ускоряване на инсталирането на вятърни и слънчеви мощности

През 2022 така или иначе новоинсталираните соларни и вятърни централи в ЕС ще съпътят рекордите и ще добавят още 100 тераватчаса, или 15%, към капацитета от 2021. Според IEA обаче по-фокусирана политика в тази област може да увеличи капацитета с нови 20 тераватчаса догодина. Това ще намали нуждите от газ с 6 млрд. куб. метра годишно.

5. Увеличаване на генерацията от ядрени централи

Ядрената енергетика е най-съществен източник на нискоемисионно електричество в ЕС. Доста реактори обаче бяха

спрени за поддръжка и тестване през 2021. Връщането им в оперативен режим ще увеличи капацитета за генерация с до 20 тераватчаса през 2022. Но през тази и следващата година цели пет реактора са планирани за извеждане от експлоатация. Ако това пенсиониране временно се отложи, ще отпадне нуждата от още 1 милиард кубически метра газ.

Централите за енергия от биомаса в ЕС са работили с едва 50% от капацитета си през миналата година. Ако пречките пред тях отпадат, те биха могли да генерират 50 тераватчаса допълнително. Общо ефектите от мерките в ядрената енергетика и енергетиката от биомаса се равняват на спестени 13 милиарда кубически сантиметра газ годишно.

6. Краткосрочни мерки за защита на потребителите

Сегашните високи цени на газа се трансформират във високи цени на електричеството в ЕС, което води до поскъпване на всички стоки и услуги. Според IEA правителствата трябва да похарчат около 55 милиарда евро, за да предпазят най-уязвимите потребители от това. Същевременно компаниите от енергийния сектор ще получат над 200 милиарда евро допълнителни печалби през 2022. Въвеждането на временни такси върху тези печалби ще финансира обезщетенията за уязвимите граждани. Румъния и Италия вече въведоха подобни мерки.

7. Ускорено въвеждане на термопомпи

Термопомпите са по-енергийно ефективно и евтино (в дългосрочен план) решение за отопление на домовете от газовите котли. Ако ЕС инвестира около 15 милиарда евро в стимулиране на термопомпите, това ще спести още 2 милиарда кубични метра газ.

8. Ускоряване на програмите за енергийна ефективност

Въпреки дългосрочните усилия, в момента едва около 1% от сградния фонд в ЕС се модернизират всяка година за повишаване на енергийната ефективност. Ако този процент бъде увеличен до 1.7% годишно, това ще спести цели 11 милиарда куб. метра газ само за година.

9. Окуражаване на потребителите да стоят на хладно

В мнозинството сгради в ЕС отоплението е настроено средно за малко над 22 градуса по Целзий. Намалването на термостатите само с 1 градус може да понижи потреблението на газ с 10 милиарда кубични метра годишно - над три пъти цялата консумация на България.

10. Създаване на алтернативни резервни мощности

В момента природният газ е основният буфер в енергийната система срещу денонощните и сезонните пикове в потреблението. Създаването на алтернативи, като например широката употреба на батерии за складиране на енергия, може да намали много сериозно нуждата на ЕС от природен газ.

БИЗНЕС СТАРТ



с Роселина Петкова и Христо Николов

всеки
делник

09:30

Bloomberg
TV Bulgaria



www.bloombergtv.bg

THE 10-POINT PLAN OF THE IEA

Europe can reduce its demand for Russian gas by a third if it meets these perfectly achievable conditions

Replacing natural gas from Russia with gas from another source is not a solution to Europe's problems. To deal with its unilateral energy dependence, the community must also drastically reduce its consumption - a perfectly achievable goal according to the notorious 10-point plan of the International Energy Agency (IEA).

Last year, the EU imported 155 billion cubic meters of natural gas from Russia - 45% of total imports and 40% of total consumption. "Nobody is under any illusions anymore. Russia's use of its natural gas resources as an economic and political weapon show Europe needs to act quickly to be ready to face considerable uncertainty over Russian gas supplies next winter," said IEA Executive Director Fatih Birol. According to him, the 10 points of the plan presented by the agency can reduce the need for Russian gas by 50 billion cubic meters per year - that is, by a third.

1. Do not conclude new gas supply contracts with Russia

By the end of this year, both Bulgaria's contract with Gazprom and the contracts of many other countries will expire, for a total of about 15 billion cubic meters per year.

By the end of the decade, contracts for another 40 billion cubic meters are expiring. This is an opportunity to conclude long-term contracts with other suppliers and diversify.

2. Provision of gas from alternative sources

According to the IEA's analysis, pipeline supplies from countries such as Norway and Azerbaijan could increase by up to 10 billion cubic meters per year as early as 2023. In parallel, the EU could increase its liquefied natural gas (LNG) supplies by 60 billion cubic meters. However, this will mean demand exceeding supply and a serious increase in prices. Therefore, according to the IEA, the sensible approach is for the EU to increase liquefied gas supplies by 20 billion cubic meters next year.

3. Introduction of minimum levels for gas storage facilities

Gas storage facilities in the EU, such as Bulgaria's in Chiren, have faced the current crisis with rather low levels of stocks, and high prices are not an incentive to fill their capacity. The introduction of mandatory minimums will correct this and give the gas system much more resilience before the winter season.

4. Accelerate the installation of wind and solar power

In 2022, newly installed solar and wind power plants in the EU will break records and add another 100 terawatt-hours, or 15%, to 2021 capacity. However, a more focused policy in this area could increase capacity by another 20 terawatt-hours next year. This will reduce gas needs by 6 billion cubic meters per year.

5. Increasing the generation from nuclear power plants

Nuclear energy is the most important source of low-emission electricity in the EU. However, many reactors have been shut down for maintenance and testing in 2021. Returning them to operation will increase generation capacity by up to 20 terawatt hours in 2022. But this year and next, as many as five reactors are scheduled for decommissioning. If this retirement is temporarily postponed, the need for another 1 billion cubic meters of gas will disappear. Biomass power plants in the EU operated at only 50% of their capacity last year. If the obstacles in front of them are removed, they could generate an additional 50 terawatt hours. In total, the effects of the measures in nuclear and biomass energy amount to 13 billion cubic centimeters of gas saved per year.

6. Short-term consumer protection measures

The current high gas prices are being transformed into high electricity prices in the EU, leading to higher prices for all goods and services. According to the IEA, governments need to spend about 55 billion euros to protect the most vulnerable consumers from this. At the same time, energy companies will receive more than € 200 billion in additional profits in 2022. The introduction of temporary levies on these profits will fund benefits for vulnerable citizens. Romania and Italy have already introduced similar measures.

7. Accelerated introduction of heat pumps

Heat pumps are a more energy efficient and cheaper (in the long run) solution for heating homes than gas boilers. If the EU invests about 15 billion euros in stimulating heat pumps, it will save another 2 billion cubic meters of gas.

8. Accelerate energy efficiency programs

Despite many years of efforts, only about 1% of the EU's building stock is currently being modernized each year to increase energy efficiency. If this percentage is increased to 1.7% per year, it will save as much as 11 billion cubic meters of gas per year alone.

9. Encourage consumers to stay cool

In most buildings in the EU, heating is set at an average of just over 22 degrees Celsius. Reducing the thermostats by only 1 degree can reduce gas consumption by 10 billion cubic meters per year - more than three times the total consumption of Bulgaria.

10. Creation of alternative reserve capacities

Currently, natural gas is the main buffer in the energy system against the diurnal and seasonal peaks in consumption. The creation of alternatives, such as the widespread use of energy storage batteries, can greatly reduce the EU's need for natural gas.

72 | **ВРЕМЕ ЗА ПРИКЛЮЧЕНИЯ**
ADVENTURE TIME



50 | **ЗНАНИЕ ЗА ВСИЧКИ ДАРОМ**
KNOWLEDGE FOR ALL



60 | **ПРЕКРАСЕН СВЯТ**
IT'S A WONDERFUL WORLD





АМЕРИКА СРЕЩУ АВТОПИЛОТА НА TESLA

Американските власти са много близо до това да нарежат изтегляне от пазара на всички автомобили на Tesla с прословутия "автопилот" на компанията, пише списание Fortune. В началото на юни Националната администрация за пътна безопасност (NHTSA) обяви, че разширява дълбочината и обхвата на разследването, което вече ще обхваща 830,000 автомобили от четирите модела на марката. Разследващите подозират, че софтуерът на Tesla е специално програмиран да се изключва секунди преди неизбежен сблъсък, за да може компанията да твърди, че той не е работел в момента на удара.

NHTSA прехвърля разследването, което досега беше на ниво "предварителна оценка", в следващия етап - "инженерен анализ". Следващата стъпка е нареждане на принудителна сервисна акция за всички засегнати автомобили.

Tesla от години е критикувана, че представя под името Autopilot система, която на практика разчита единствено на камери и обикновен радар, и не е в състояние да отговаря изцяло за управлението

на автомобила във всякакви ситуации на пътя. В последните години зачестиха инцидентите с автомобили на марката, при които собствениците са разчитали на автопилота. Илон Мъск настоя, че те не може да са по вина на Tesla, тъй като асистентът не е работел по време на удара. Сега обаче разследването на NHTSA е установило, че в поне 16 отделни случая автопилотът се е изключвал "по-малко от една секунда преди първия сблъсък", вероятно именно за да освободи компанията от отговорност.

До момента регулаторите бяха по-скоро на страната на Tesla, твърдейки, че новите технологии помагат да се спасяват животи. В мандата на Тръмп, на когото Илон Мъск за кратко бе съветник, NHTSA дори публикува изследване в удобен дук, и Tesla редовно го цитира в рекламните си материали. По-късно обаче изследването бе оттеглено заради нередности при събирането на данните.

През 2021 броят на фаталните пътни инциденти в САЩ е достигнал най-високото си ниво от 16 години насам, с 42,915 жертви. ■

AMERICA VERSUS TESLA'S AUTOPILOT

US authorities are very close to ordering the withdrawal from the market of all Tesla cars with the company's famous "autopilot", writes Fortune magazine. In early June, the National Road Safety Administration (NHTSA) announced that it was expanding the depth and scope of the investigation, which will now cover 830,000 vehicles from the brand's four models. Investigators suspect Tesla's software was specifically programmed to shut down seconds before an imminent collision so the company could claim it was not working at the time of the crash.

NHTSA is transferring the investigation, which until now was at the level of "preliminary assessment", to the next stage - "engineering analysis". The next step is to order a forced service recall for all affected cars.

Tesla has been criticized for years for introducing under the name Autopilot a system that relies solely on cameras and ordinary radar, and is not able to be fully responsible for driving in all road situations. In recent years, accidents with cars of the brand in which the owners have relied on autopilot have become more frequent. Elon Musk insisted that they could not be Tesla's fault, as the assistant did not work during the crash. Now, however, an NHTSA investigation has found that in at least 16 individual cases, the autopilot shut down "less than a second before the first collision," presumably to absolve the company of responsibility.

Until now, regulators have been more on Tesla's side, claiming that new technologies are helping to save lives. During the tenure of president Trump, whom Elon Musk briefly advised, NHTSA even published research in a similar vein, and Tesla regularly cited it in its promotional materials. However, the study was later withdrawn due to irregularities in data collection.

In 2021, the number of fatal road accidents in the United States reached its highest level in 16 years, with 42,915 victims. ■

ОСИГУРИ СИ БЕЗОБЛАЧНО ВРЕМЕ У ДОМА

ЛЯТНА ПРОМОЦИЯ НА ИМУЩЕСТВЕНА ЗАСТРАХОВКА
С ОТСТЪПКА ОТ 45%



Винаги с вас!

Застраховка „Защитен дом“ от ЗАД „Армеец“ осигурява пълно застрахователно покритие на движимо и недвижимо имущество срещу:

- Пожар, мълния, експлозия
- Природни бедствия
- Земетресение
- Аварии от ВиК
- Късо съединение и токов удар
- Кражба и грабеж, злоумишлени действия на трети лица (вандализъм)
- Други рискове, в зависимост от конкретните нужди на застрахования.

Застраховка „Защитен дом“ е на промоционална лятна цена с 45 % допълнителна отстъпка от 1 юни до 30 септември 2022 г. За повече информация посетете интернет страницата на дружеството www.armeec.bg или се обадете на националния ни номер 0700 1 3939, facebook.com/zad.armeec

ЗНАНИЕ ЗА ВСИЧКИ ДАРОМ

Wikipedia започна като експеримент на двама състуденти преди 21 години.
Днес е незаменима част от живота ни





Текст АЛЕКСАНДЪР АЛЕКСАНДРОВ / Фотография АРХИВ

Абсолютното знание е утопия. И въпреки всичко се стремим към него. Опасността от получаването му беше зловещо илюстрирано от Стивън Спилбърг в позабравения вече "Индиана Джоунс и кралството на стъкления череп" - съветският полковник Спалко (в ролята Кейт Бланшет) просто избухна в пламъци, когато научи "всичко".

НО ПЪК ИМЕННО СТРЕМЕЖЪТ ДА ЗНАЕМ ни прави социално значими. Точно преди 21 години на бял свят се появи Wikipedia - интернет енциклопедия, създадена от потребителите за потребителите, съдържаща знанието на всички, достъпно за всеки отделно. От статии за Втората световна война през описания на семействата едноклетъчни организми до дописки за най-новите телевизионни сериали - в Wikipedia няма забрана върху познанието като такова. Всичко може да бъде структурирано и предложено на публиката за одобрение. Всичко? За две десетилетия Wikipedia се разви до масов феномен, който надскача границите на интернет и има значение за културно-социалния живот на всеки.

Писането на домашни по история или биология никога не е било по-лесно занимание - и в този смисъл благодарение на Wikipedia блестяха несъвършенствата на неформалните учебни програми в средното училище.

До началото на 90-те години един от подаръците, които родителите обичаха да купуват на децата си, беше пълно издание на някоя от големите енциклопедии - кралската Encyclopaedia Britannica, немската Brockhaus или френската Larousse. После настъпи модерната епоха - с енциклопедията на Microsoft Encarta, достъпна на DVD. През 2022 Encarta отгавна вече е забравена, а старите и величествени енциклопедии от миналото трябва много сериозно да обосноват пред публиката смисъла да струват по няколко хиляди евро като източник на "абсолютно знание".

Моделът на Wikipedia е опрян на две фундаментални основи. Първата е, че всеки може да е автор и че знанието е общо. Вторият е свързан с финансирането.

ПРОЕКТЪТ WIKIPEDIA СЕ УПРАВЛЯВА ОТ ФОНДАЦИЯ, която набира средствата за съществуването си от дарения. На сайта не се допускат реклама и комерсиални публикации. Само чрез доброволните дарения се финансират сървърите и заплатите на неколцината служители, занимаващи се с

управлението и поддръжката на сайта, както и на координацията между отделните творчески екипи в целия свят. Освен на английски, Wikipedia разполага със статии на още стотина езици, включително и български. Най-гългият материал в английската версия е посветен на културното влияние на попзвездата Магона - 461,207 байта, или цели 113 обикновени страници формат А4. Най-гългият списък е изброяването на стандартите на Международната организация за стандартизация (577,386 байта).

СЪЗДАТЕЛИ НА WIKIPEDIA СА Джими Уейлс, който и до днес представлява фондацията на киберенциклопедията, и Лари Сангър, с когото Уейлс е състудент. В началото двамата решават да направят нова енциклопедия, в която знанието ще е налично, но качеството му ще е приоритет. С Nupedia двамата поставят началото на своя модел, при който всяка информация е добре дошла, но подлежи на проверка и контрол за достоверност. При първия си вариант Nupedia е предвиждала до седем проверки, включително и за благозвучност на изказа. Проверката е можела да бъде извършвана само от доказани специалисти в дадена област. Тази рестриктивност и тотален контрол над достоверността е причина в първата си година Nupedia да има не повече от 20 статии.

Към онзи момент и двамата създатели са вярвали в смисъла на Nupedia, но решават да направят и друг сайт, базиран на Wiki-софтуера (една от първите свободно достъпни CMS-системи за управление на съдържание в уеб), при който потребителите могат да публикуват свободно информация за неща, които ги вълнуват. Тази потребителска енциклопедия се появява на нов домейн - www.wikipedia.org. Впрочем wiki идва от хавайската дума за "бърз, чевърст".

ИЗПОЛЗВАНЕТО НА WIKI-ТО Е БИЛО ПРОСТО ТЕСТ, но за един месец Wikipedia генерира 700 статии, а в края на 2001 година те вече са 20 хиляди. Лавината от статии и публикации изненадва създателите на проекта, които не са очаквали подобен устрем за творчество от потребителите - които при това инвестират усилията и времето си напълно безплатно.

Диспутът за качеството и проверката е причина Лари Сангър да се раздели с Уейлс. Двайсет и една години по-късно Wikipedia продължава да бъде "свободна" среда за публикуване на информация само на теория. Съществува система за контрол, упражнявана от хиляди администратори в цял свят, които проверяват всяка редакция и публикация и решават нейната съдба. Въпреки че Wikipedia е на всички, знанието в нея се координира и категоризира от една малка група на "помазани" - тези хора се грижат за кон-

систентността и последователността на съдържанието в енциклопедията.

ТЯХНАТА МОТИВАЦИЯ НЕ Е ПАРИ - в повечето случаи това са хора, скрити зад анонимността в интернет, но имащи сериозен научен авторитет и неоспорими познания. Трудно е да се каже какво ги стимулира - дали суетата, или шансът да произведат най-големия носител на познанието, създа-

ван някога от човечеството. Каквато и да е истината, ние нямаме нищо против - при последната кампания за дарения през 2021 фондацията Wikipedia успя да събере 162.9 милиона долара, или с над 50 милиона повече от разходите ѝ. Което недвусмислено доказва, че все повече от нас са прозрели истината: след 21 години Wikipedia вече ни е дотолкова необходима, че не знаем какво ще правим без нея. ■

РЕКОРДИТЕ НА WIKIPEDIA

Най-голяма си остава англоезичната версия на Wikipedia, която наброява 6.523 милиона статии - еквивалентни на 3100 големи тома от "Енциклопедия Британика" (която иначе се състои само от 32 тома). Общо на всички езици статиите са над 59 милиона, равняващи се на 22,100 тома.

Още през 2003 броят на статиите в английското издание надхвърли 100,000. Милонната статия, посветена на железопътна гара, бе публикувана през 2006. През 2017 Wikipedia вече бе петият най-популярен интернет сайт в света по данни на Alexa Internet. Макар оттогава броят на потребителите ѝ да продължава да расте, свободната енциклопедия се смъкна надолу в класацията и сега е във втората десетка.

Най-гългата единична статия в момента е посветена на влиянието на попзвездата Магона върху културата. Най-гългата биографична статия е за Доналд Тръмп - 414,388 байта.

Най-гълго оцелялата статия без съществени редакции е тази за Византийската империя, създа-

дена през май 2001.

Най-четените статии понастоящем са за Съединените щати (243 милиона пъти), Доналд Тръмп (236 милиона), кралица Елизабет II (171 милиона), Барак Обама (157 милиона), Индия (156 милиона), Втората световна война (140 милиона), Кристиано Роналдо (137 милиона), Майкъл Джексън (136 милиона), Великобритания (136 милиона) и за секса (127 милиона). Във втората десетка попадат Лейди Гага с минимален аванс пред Адолф Хитлер, Еминем, Илон Мъск, Game of Thrones, Първата световна война, The Beatles, Джъстин Бийбър, Канада и Фреди Меркюри.

Най-посещаваната статия в рамките на едно деценошие е тази за Чадуик Боузмън на 29 август 2020 година, в деня на смъртта на актьора (9.929 милиона прочитания). Иначе рекордът е на Доналд Тръмп в деня на изборната му победа през 2016 - 6.125 милиона.

Най-редактираната статия извън служебни те е тази за бившия американски президент Джордж У. Буш - тя е коригирана рекордните 47 594 пъти.



Knowledge for all

Wikipedia began as an experiment by two fellow students 21 years ago. Today it is an indispensable part of our lives

By ALEXANDER ALEXANDROV / Photography ISTOCK

Absolute knowledge is a utopia. And yet we strive for it. The danger of receiving it was ominously illustrated by Steven Spielberg in the now-forgotten "Indiana Jones and the Kingdom of the Crystal Skull" - Soviet Colonel Spalko (played by Cate Blanchett) simply burst into flames when she learned "everything."

BUT THE SEEK TO KNOW makes us socially significant. Exactly 21 years ago, Wikipedia was born - an online encyclopedia created by users for users, containing the knowledge of all, available to everyone individually. From articles about World War II to descriptions of single-celled organisms to articles on the latest television series, Wikipedia does not ban knowledge as such.

Everything can be structured and offered to the public for approval. Everything? In two decades, Wikipedia has developed into a mass phenomenon that transcends the boundaries of the Internet and is important for everyone's cultural and social life.

Writing homework in history or biology has never been an easier task - and in that sense, Wikipedia has highlighted the imperfections of unreformed high school curricula.

Until the early 1990s, one of the gifts that parents loved to buy for their children was a complete edition of one of the great encyclopedias - the Royal Encyclopaedia Britannica, the German Brockhaus or the French Larousse. Then came the modern age - with the encyclopedia of Microsoft

Encarta, available on DVD. In 2022, Encarta has long been forgotten, and the old and majestic encyclopedias of the past must very seriously justify to the public the meaning of costing several thousand euros as a source of "absolute knowledge".

The Wikipedia model is based on two fundamental foundations. The first is that anyone can be an author and that knowledge is common. The second is related to funding.

THE WIKIPEDIA PROJECT IS MANAGED BY a foundation that raises its livelihood from donations. Advertising and commercial publications are not allowed on the site. Only through voluntary donations are the servers and salaries of the employees



(involved in the management and maintenance of the site, as well as the coordination between the individual creative teams around the world) financed. In addition to English, Wikipedia has articles in hundreds of other languages, including Bulgarian. The longest material in the English version is dedicated to the cultural influence of the pop star Madonna - 461,207 bytes, or as many as 113 ordinary A4 pages. The longest list is the one of standards of the International Organization for Standardization (577,386 bytes).

THE FOUNDERS OF WIKIPEDIA are Jimmy Wales, who still represents the Cyber Encyclopedia Foundation, and Larry Sanger, with whom Wales is a fellow student. In the beginning, the two decided to make a new encyclopedia in which knowledge will be available, but its quality will be a priority. With Nupedia, the two set the stage for their model, in which any information is welcome, but subject to verification and control for authenticity. In its first version, Nupedia provided for up to seven checks, including the echo of the speech. The inspection could only be performed by proven specialists in a given field. This restrictiveness and total control over authenticity is the reason why Nupedia has no more than 20 articles in its first year.

At the time, both creators believed in the meaning of Nupedia, but decided to make another site based on Wiki-software (one of the first freely available CMS-systems for web content management), where users can publish freely information about things that excite them. This user encyclopedia appears on a new domain - www.wikipedia.org. By the way, the wiki comes from the Hawaiian word for "fast, nimble".

THE USE OF THE WIKI WAS JUST A TEST, but in one month Wikipedia generated 700 articles, and by the end of 2001 there were already 20,000. The avalanche of articles and publications surprises the creators of the project, who did not expect such a drive for creativity from users - especially since the latter invest their efforts and time completely free of charge. The quality and inspection dispute led Larry Sanger to part ways with Wales. Twenty-one years later, Wikipedia continues to be a "free" medium for publishing information in theory only. There is a control system exercised by thousands of administrators around the world who check every edition and publication and decide its fate. Although Wikipedia is for everyone, the knowledge in it is coordinated and categorized by a small group of "anointed" - these



WIKIPEDIA RECORDS

The English version of Wikipedia remains the largest. It has 6,523 million articles - equivalent to 3,100 large volumes of the Encyclopedia Britannica (which otherwise consists of only 32 volumes). In total, there are over 59 million articles in all languages, equivalent to 22,100 volumes.

As early as 2003, the number of articles in the English edition exceeded 100,000. The millionth article (on a train station) was published in 2006. In 2017, Wikipedia was already the fifth most popular website in the world, according to Alexa Internet. Although the number of its users has continued to grow since then, the free encyclopedia has dropped down in the rankings and is now in the top 20.

The longest single article at the moment is dedicated to the influence of the pop star Madonna on culture. The longest biographical article is about Donald Trump - 414,388 bytes.

The longest surviving article without significant edits

is that of the Byzantine Empire, created in May 2001.

The most read articles currently are about the United States (243 million times), Donald Trump (236 million), Queen Elizabeth II (171 million), Barack Obama (157 million), India (156 million), World War II (140 million), Cristiano Ronaldo (137 million), Michael Jackson (136 million), Great Britain (136 million) and sex (127 million). Lady Gaga is in the second ten with a minimal lead over Adolf Hitler, Eminem, Elon Musk, Game of Thrones, World War I, The Beatles, Justin Bieber, Canada and Freddie Mercury.

The most visited article in a day is the one about Chadwick Bozeman on August 29, 2020, the day of the actor's death (9.929 million readings). Otherwise, the record belongs to Donald Trump on the day of his election victory in 2016 - 6.125 million.

The most edited article outside the official one is that of former US President George W. Bush - it has been corrected a record 47,594 times.

people take care of the consistency and consistency of the content in the encyclopedia.

THEIR MOTIVATION IS NOT MONEY - in most cases these are people hidden behind anonymity on the Internet, but with serious scientific authority and indisputable knowledge. It is difficult to say what stimulates them - whether vanity or the chance

to produce the greatest carrier of knowledge ever created by mankind. Whatever the truth, we don't mind - in the last donation campaign in 2021, the Wikipedia Foundation managed to raise \$ 162.9 million, or more than \$ 50 million above its expenses. Which unequivocally proves that more and more of us have seen the truth: 21 years later, we need Wikipedia so much that we don't know what we will do without it. ■



НАВСЯКЪДЕ С ТЕБ



Централна Кооперативна Банка
Важният си ти.

*5050
www.ccbank.bg

Изобретени от късмета

От пейсмейкъра до виагра: пет незаменими неща, които дължим на чистата случайност

Текст ДИМИТРИНА АСЕНОВА / Фотография ISTOCK

Най-великият изобретател в историята е случайността, казва Марк Твен. Ето пет примера, които доказват правотата му: ако не беше чистият късмет, днес нямаше да разполагаме с пейсмейкъри, микровълнови печки или дори с виагра.

ДИНАМИТЪТ. Химикът Алфред Нобел вероятно не е допускал какво ще му коства откриването на най-популярния експлозив. През 1864, докато се мъчел да стабилизира течен нитроглицерин, лабораторията му в Стокхолм се взривила. При експлозията загинали по-малкият му брат и няколко от работниците. Великият швед преживял тежко загубата, но още повече се амбицирал да изнамери безопасни за съхранение експлозиви.

Успял благодарение на друг инцидент. При пренасянето на нитроглицерин един от контейнерите се отворил и протекъл. Но опасната течност била абсорбирана от стените на кутията. Те били изработени от кизелгур – вид порести утаечни скали. Заинтригуваният Нобел изнамерил формула, позволяваща експлозивът да се смеси с кизелгур, така че да стане много по-стабилен, без да губи взривния си ефект. Продуктът бил патентован през 1876 с името динамит. Между другото кизелгурът има и друга жизненоважна функция в модерния живот – използва се при филтрирането на бирата.

ПЕЙСМЕЙКЪРИТЕ. Допреди изобретението на американеца Уилсън Грейтбач, нарушенията в сърдечния ритъм се коригирали с уред с размерите на средно голям телевизор – неудобен и направо плашещ за пациентите.

Грейтбач въобще не се опитвал да го подобри. Вместо това търсел лечение за един специален вид сърдечна аритмия. Пробиът дошъл неочаквано в резултат на обикновена разсеяност. През 1956, докато се опитвал да сглоби осцилатор – уред, който генерира електрически трептения – Уилсън неволно взел погрешен транзистор и го сложил в устройството. Видял

грешката си, но все пак решил да изпробва апарата. За свое изумление чул познатия ритмичен, пулсиращ звук, удивително близък до сърдечния тон.

Откритието му, наречено по-късно пейсмейкър, се оказало перфектно за предаване на пулсиращи сигнали на сърцето. През 1960 пейсмейкърът бил поставен и на човек – 77-годишен пациент, който живеял 18 допълнителни месеца с помощта му. През 1985 апаратът на Грейтбач бе обявен от National Society of Professional Engineers за едно от десетте най-велики инженерни открития за последния половин век.

МИКРОВЪЛНОВАТА ПЕЧКА. Създаването на този уред, без която мнозина не си представят кухнята си, всъщност се дължи на забравен в джоба шоколадов десерт. Откривателят ѝ – инженерът Пърси Спенсър – работел в оръжейния гигант Raytheon. Компанията била наета от американското правителство за производството на магнетрон – мощна радиолампа, генерираща микровълни, широко използвана за

правенето на радары по времето на Втората световна война. Докато инспектирал един от магнетроните, Пърси усетил странна влага в джоба си. Оказало се, че докато стоял до лампата, блокчето шоколад се разтопило напълно – без той да усети никаква топлина. Спенсър започнал да експериментира и с други храни – понякога успешно, като в случая с пуканките, понякога – с фатални последици (яйцето, изложено на микровълнова радиация, се пръснало). После изобретателят стъкмил портативен вариант на магнетрона. Компанията Raytheon го патентовала през 1945 и го предоставила за експерименти на един бостънски ресторант. Две години по-късно микровълновите печки се появили на масовия пазар, а днес на тях разчитат девет от десет американски домакинства.

ЗАХАРИНЪТ. Най-популярният изкуствен подсладител е резултат от неизмити ръце. След напрегат ден в лабораторията си в американския университет „Джон Хопкинс“ химикът Константин Фалбърг бил толкова уморен, че дори забравил да почисти ръцете си. Върху тях останала част от химикалите, с които работел. Когато седнал да се храни, усетил, че хлябът му има отчетливо сладък вкус. След първоначалното си объркване Фалбърг навързал събитията и се досетил, че храната се е подсладила от някое лабораторно вещество. На следващия ден забъркал отново същите химикали и се заел, в буквалния смисъл, да ги опитва. Скоро след това захаринът се появил на пазара и предизвикал сензация. Тъй като не се усвоява от организма, той практически не съдържа калории и се използва в почти всички диетични продукти.

ВИАГРА. Страничните ефекти при лекарствата обикновено никак не се нравят нито на създателите им, нито на пациентите. Именно неочаквана реакция обаче е причина за откриването на един от най-популярните лекарствени продукти – Viagra. Всъщност създателите му Саймън Кембъл и Дейвид Робъртс искали да разработят медикамент срещу високо кръвно налягане. В края на 80-те препаратът вече бил готов за тестване върху пациенти.

За разочарование на учените се оказало, че той съвсем не дава очакваните резултати. Вместо това давал няколко неочаквани – най-вече засилена ерекция при пациентите от мъжки пол. От компанията Pfizer бързо се преориентирали и през 1998 препаратът, кръстен Viagra, вече бил в аптеките като първото безотказно средство срещу еректилна дисфункция. ■



DENTAL CLINIC

EO Dent

20 години създаваме усмивки с любов!

20 years create smiles with love!



Подарете си красива усмивка в ЕО Дент и решете своите проблеми със зъбите за една седмица в България.

Цялостна грижа - от избелване до имплантология, 3D диагностика, лечение с лазер, фасети и циркониеви конструкции. В ЕО Дент можете да заспите (със специална упойка - седация) и да се събудите с преобразена усмивка.

Всичко това е реалност при нас. 20 години опит, доверие и сигурност!

ЕО Дент е клиниката, която преобрази усмивките на много известни личности.

Treat yourselves to a beautiful smile at EO Dent and find a solution to your teeth problems during one week in Bulgaria.

Complete care for your smile - from teeth whitening to implant dentistry, 3D diagnostics, laser treatment, veneers and zirconia constructions. All this is a reality with us. In EO Dent you can fall asleep (with special anesthesia) and wake up with a transformed smile.

20 years of experience, confidence, and security.

EO Dent is the clinic that has transformed the smile of many celebrities.

www.eo-dent.com

info@eo-dent.com

eo-implant.com

[f EODent](https://www.facebook.com/EODent)

тел./tel. +359 888 46 46 66, +359 888 14 10 10, +359 888 500 522

[@eo.dent](https://www.instagram.com/@eo.dent)

Invented by Luck

From pacemaker to viagra: five indispensable things that we owe to pure chance

By DIMITRINA ASENOVA / Photography ISTOCK

The name of the greatest inventor in history is Accident, Mark Twain used to say. Here are five examples that prove it right: if it weren't for pure luck, we wouldn't have pacemakers, microwave ovens, or even Viagra today.

DYNAMITE. The chemist Alfred Nobel probably didn't think what the discovery of the most popular explosive would cost him. In 1864 while trying to stabilize liquid nitroglycerin, his laboratory in Stockholm exploded. His younger brother and a few of the workers died in the blast. The celebrated Swede greatly suffered the loss, but became even more ambitious to find explosives which would be safe to store. He managed to do so thanks to another incident. While transporting nitroglycerin, one of the containers opened and began to leak. The dangerous liquid, however, was absorbed by the box's walls. They were made of kieselguhr – a kind of porous sedimentary rock. The intrigued Nobel found a formula allowing the explosive to mix with kieselguhr in order to become much more stable, without losing its explosive effect. The product was patented in 1876 by the name dynamite. By the way, kieselguhr has another vital function in modern life – it's used in beer filtering.

PACEMAKERS. Until the invention of the American Wilson Greatbatch, cardiac irregularities had been treated with a device as big as a middle-sized TV set – uncomfortable and even frightening for the patients. Greatbatch didn't try to improve it at all. Instead, he was looking for a cure for a special type of cardiac arrhythmia.

The breakthrough came unexpectedly as a result of an ordinary inattention. In 1956 while he was trying to build an oscillator – a device that generates electrical vibrations – Wilson took the wrong transistor by accident and put it in the machine. He saw his mistake but decided to try the device anyway. To his amazement, he heard the familiar rhythmic, pulsating sound, astonishingly close to the heart sound.

In 1960 the pacemaker was placed in a person – a 77-year-old patient who lived 18 months longer with its help. And in 1985 Greatbatch's device was declared one of the ten greatest engineer inventions by the National Society of Professional Engineers.

MICROWAVE OVEN. The invention of the appliance that many people can't imagine their kitchen without is actually due to a chocolate bar forgotten in a pocket.

Its inventor – the engineer Percy Spenser – used to work for the weapon giant Raytheon. The company was hired by the American government for the manufacturing of magnetron – a powerful radio lamp generating microwaves, widely used for making radars during the Second World War. While inspecting one of the magnetrons, Percy felt some strange moisture in his pocket. It turned out that while standing near the lamp, the chocolate had completely melted – and he hadn't felt any heat.

Spenser started experimenting with other foods as well – sometimes successfully in the case with popcorn, and sometimes – with fatal consequences (the egg exposed to microwave radiation exploded).

After that the inventor put together a portable version of the magnetron. The Raytheon Company patented it in 1945 and submitted it to a Boston restaurant for experiments. Two years later the microwave ovens were released to the mass market and today nine out of ten American households rely on them.

SACCHARIN. The most popular artificial sweetener is a result of unwashed hands. After a hectic day at his lab in the American Johns Hopkins University, the chemist Constantin Fahlberg was so tired that he even forgot to wash his hands. Part of the chemicals he worked with remained on them. When he started eating, he felt that the bread tasted distinctively sweet. After the initial confusion Fahlberg linked the events and figured out that the food had been sweetened by one of the lab substances. On the following day he mixed the same chemicals and started, literally, tasting them. Soon saccharin was on the market and caused a sensation. As it's not assimilated by the body, it practically doesn't contain any calories and is used in almost all diet products. The biggest advantage of Fahlberg's unwashed hands is for the diabetes patients for whom the artificial sweeteners are the only harmless substitute of regular sugar.

VIAGRA. Medicines' side effects aren't usually appreciated by their inventors, or by the patients. Precisely the unexpected reaction, however, is the reason for the discovery of one of the most popular medical products – Viagra. In fact, its creators Simon Campbell and David Roberts wanted to develop a medicine against high blood pressure. By the end of the 80's the medicine had already been tested on patients. To the scientists' disappointment it turned out that it didn't give the anticipated effect. Instead, it gave a few unexpected ones – mostly increased erection with the male patients. The Pfizer Company quickly reoriented and in 1998 the medicine called Viagra, was already in the pharmacies as the first flawless remedy against erectile dysfunction. ■



ДАВАЙ ГАЗ ЗА БУРГАС

Давай газ за Бургас с ежедневни директни полети на България Еър.

Лети бързо и удобно от 17 юни до любимото Южно Черноморие и се отдай на безкрайната морска шир.

За пълни подробности и условия посетете www.air.bg



ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

www.air.bg

СВЕТЪТ Е ПРЕКРАСЕН

A WONDERFUL WORLD

Журието от базираната в Сан Франциско Калифорнийска академия на науките презгледа над 6000 кадъра от фотографии от цял свят, преди да избере победителите в тазгодишния конкурс BigPicture: Natural World Photography Competition.

Всички снимки в конкурса са направени с мисъл за опазването на околната среда. Фотографите са се опитали да уловят магията на дивата природа, за да вдъхновят и зрителите да се интересуват повече от защитата ѝ.

After reviewing over 6,500 entries from talented photographers from across the globe, The California Academy of Sciences in San Francisco has reviewed more than 6,000 entries from photographers from across the globe to find their winners for the 2021 BigPicture: Natural World Photography Competition.

All of the images were taken with an eye for conservation. Photographers submitted the photos they thought captured the magic of the natural world, in order to inspire viewers to care more about nature and wildlife.

All images courtesy of BigPicture: Natural World Photography Competition



Пчелна топка, от Карин Айгнър, носител на голямата награда
Bee Balling, by Karine Aigner. Grand Prize Winner



Тунелно зрение, от Том Шлезинджър
Tunnel Vision, by Tom Shlesinger



Рамка в рамка, от Ситарам Мау
Frame Within a Frame, by Sitaram May



Лице в лице, от Фернандо Мартинес Белмар
Face to Face, by Fernando Constantino Martínez Belmar



Скрита красота, от Том Сейнт Джордж
Hidden Beauty, by Tom St George



Стреляща звезда, от Тони Ву
Shooting Star, by Tony Wu

Игра на хермелина, от Хосе Грандио
The Stoat's Game, by Jose Grandio



Отблъскващ деликатес, от Матей Бенче
Sickening Delicacy, by Bence Mate



След падането, от Дейвид Слейтър
 After the Fall, by David Slater



В светлината, от Пол Хермансен
 Into the Light, by Pal Hermansen



Мрежата на паяка, от Мате Бенче
Spider's web, by Bence Mate



Ембриология, от Хаїме Кулебрас
Embryology, by Jaime Culebras

**ОПАСНИ ПРИ
ВСЯКАКВА
СКОРОСТ**

Diesel

От експлодиращия Ford го "Дизелгейт": 15-те най-големи гафа на автомобилната индустрия

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография ISTOCK

Колкото са по-големи, толкова по-тежко падат: тази мъдрост, родена някога в света на бокса, чудесно съответства и на автомобилните компании. Историята на най-големите им гафове, довели до изтегляния на милиони автомобили от пазара и до рекордни съдебни дела и обезщетения, е всъщност поредица от нови и нови доказателства, че спестяването на гребно винаги излиза скъпо на финала.

През първите 50 години от автомобилната ера гафове и недозглеждавания на производителите минават повече или по-малко метър: клиентите нямат навика да си търсят правата. Но с масовизацията на автомобили в Америка през 30-те скандалите зачестяват, регулацията се затяга и компаниите вече носят отговорност за грешките си. Ето 15 от гафове на производители, вдигнали най-голям шум през годините.

1969: Пагащите двигатели на General Motors

През 60-те години GM е не само най-големият автомобилен производител в Америка, но и една от най-големите индустриални компании в света. Но тази позиция явно довежда до сериозно отпускане, ако се съди по огромния проблем с моделите, правени между 1965 и 1969. Гумените крепежи на тежките V8 двигатели са дефектни и бързо сдават багажа, моторът се откача и изкубва газта, предизвиквайки рязко ускорение на автомобила. За зла беда дефектът едновременно с това елиминира и спирачките. Докладвани са 172 случая, довели до 63 катастрофи и 18 сериозни наранявания. Отначало GM се противи на призивите да изтегли и поправи колите - тогавашният шеф Едуард Коул даже скандално заявява, че проблемът с откачващия се двигател не е по-сериозен от една спукана гума. Но накрая правителството се намесва и компанията изтегля от пазара 7 милиона автомобили.

1970: Делото Нейдър срещу GM

Това всъщност не е отзоваване на автомобили заради дефект. Но юристът и активист Ралф Нейдър е първият човек, който поставя въпроса за отсъстващата безо-

пасност при американските коли, и основен прицел на атаките му в книгата "Опасни при всякаква скорост" е именно General Motors.

В отговор компанията наема частни детективи постоянно да го следят и да го сплешват. Нейдър завежда дело и съдията отсъжда, че действително компанията е нарушила личното му пространство и трябва да изплати обезщетение от 450 000 долара (в днешни пари - близо два и половина милиона).

1973: Ford Pinto и огненият аг

Вероятно най-скандалният случай в историята. В началото на 70-те Ford представя новия си модел Pinto - но бързо се оказва, че колата е опасна. Липсва каквато и да било по-сигурна преграда между резервоара и болтовете по задния корпус на автомобила. Дори при леки удари - примерно с 20 км в час - болтовете пробиват резервоара и избухва пожар. Разследване на властите свързва този дефект с поне 27 смъртни случая.

Истинският скандал се разразява, когато става ясно, че във Ford са знаели за проблема, който можел да бъде отстранен с модификация в горивната система на стойност 11 долара на автомобил. В бележка, изтекла после в медиите, шефовете в компанията преценяват, че за Ford ще е по-евтино да изплати обезщетения на загиналите, отколкото да отзове всички произведени бройки.

1974: Пикапът с два резервоара на GM

В началото на 70-те Chevrolet пусна на пазара пикап с два резервоара за гориво - по един от всяка страна. Експерти предупреждаваха, че резервоарите са твърде открити и изложени на удар, но GM не им обърна внимание. Докато не започнаха да ваят съдебните искове от жертви на запалили се автомобили. Правителството призова компанията да направи сервизна акция, но тя отказа. Държавата заведе съдебно дело и получи 51 милиона долара от GM като вноска към програмите за пътна безопасност. Частните съдебни искове продължиха с десетилетия и до 2015 гигантът бе изплатил над 500 милиона долара на пострадали при пожари в пикапа.

1980: Дефектните автоматици на Ford

Скандалът с Pinto още не бе утихнал, когато се оказа, че гигантът от Дийрборн е произвел цели 23 милиона автомобили с дефектна автоматична трансмисия - когато я поставиш в положение Р (паркинг), тя сама може да превключи на задна. През 1980, когато Ford най-после призна проблема, вече се бяха натрупали 23 000 жалби за общо 6000 злополуки, предизвикани от дефекта. Компанията обаче успя да избегне сервизната акция, като се договори с Транспортния департамент просто да залепи по една предупредителна лепенка на таблото на всеки от автомобилите.

1988: Обвиненията срещу Audi

През 80-те години Audi прави големи усилия най-после да пробие на северноамериканския пазар. Основното оръжие е моделът Audi 5000 - всъщност вариант на европейското Audi 100. Но скоро след дебюта в САЩ започват обвинения, че автомобилът е склонен към внезапно ускорение, когато автоматичната трансмисия се превключи от положение Р. Компанията е принудена да обяви три сервизни акции, продажбите ѝ спадат драстично, особено след като е изобличена със специално издание на нашумялото тв предаване "60 минути", и в крайна сметка задълго се оттегля от пазара в Америка.

Трябва да минат още немалко години, преди успоредни разследвания на канадските транспортни власти и на щатския институт NHTSA да потвърдят това, което твърди компанията от самото начало - че повечето от злополуките са резултат на шофьорски грешки. Констатирано са механични причини само в няколко случая, в които автомобилите са оборудвани с круиз контрол на финландската Hella.

1994: Коланите на Honda

Още от първите си стъпки на американския пазар Honda се стремеше да си изгради там репутацията на надежден производител. Но тази репутация понесе тежък удар в началото на 90-те, след като се разкри за сериозен дефект с предпазните колани - чупещ се без причина бутон за отключаване, който правя-

ше коланите напълно безполезни. Honda бе принудена да изтегли 4 милиона автомобила и да им подмени коланите (доставени впрочем от компанията Takata, за която ще стане дума отново след малко).

1996: Круз контролът на Ford

Компанията Texas Instruments от много години произвежда превключвателите за круз контрола на всички щатски модели на Ford. Но с годините се оказва, че тези превключватели могат да дават на късо и да предизвикат пожар. Между 1996 и 2009 Ford трябваше да обяви сервизни акции за общо 14.9 милиона автомобили. Проблемът бе толкова чест, че хората прекръстиха Ford Explorer на Ford Exploder.

1997: Салтото на Mercedes

През 90-те Daimler решава да пренесе лукса и при малките градски автомобили, и пуска на пазара първата А-класа. Но ентусиазмът рязко е охладен, когато се оказва, че в новосъздадения "лосов тест" малкият автомобил не просто не се справя със заобикалянето на препятствие, но директно се преобръща по таван. Част от проблема се крие в гумите с недостатъчно твърди страници, но основната вина е в конструкцията - с твърде висок център на тежестта и несъобразено с това окачване. Ранните екземпляри са отзовани и Mercedes прави доста корекции, преди да поднови производството.

2000: Бомбите на Firestone

Една от най-нашумелите сервизни акции е предизвикана от Firestone, американската дъщерна компания на японския гигант Bridgestone. В края на 90-те производителят пуска на пазара нови модели гуми, предназначени специфично за тежките пикапи и кросоувъри на Ford. Няколко производствени серии обаче се оказват дефектни - при тях протекторът най-неочаквано се отлепя от намиращия се под него метален мрежест слой. В резултат гумата буквално се пръсва в движение, най-често предизвиквайки преобръщане на автомобила. Поне 271 смъртни случая са свързани с този проблем. Вдига се страхотен шум в медиите, Firestone отзовава 6.5 милиона гуми, а Ford - всичките 13 милиона автомобили, оборудвани с гуми от доставчика, с когото прекратява всякакви взаимоотношения. Скандалът води до оставките на шефовете и на двете компании.

2007: Потъващият педал на Toyota

През 2007 регулаторът NHTSA отправя препоръка към Lexus да промени килимчето под краката на водача в модела ES350, защото то може да доведе до блокиране на педала на газта в максимално натиснато положение. Японците пренебрегват препоръката, на скоро след това от заклещен в килима педал

загива цяло семейство в Калифорния.

Установява се, че проблемът се отнася и до много други модели в гамата на Toyota, а в компанията са знаели за него още през 2006, но не са направили нищо. В крайна сметка японците са заставени да отзоват близо 9 милиона автомобили, а наложените глоби и обезщетения им струват 1.2 милиарда долара.

2012: Фалшивият разход на Hyundai

Днес всички помнят само скандала Дизелгейт с VW, но подобен случай няколко години по-рано имаше с корейските Hyundai и Kia. През 2012 щатската екологична агенция EPA установи, че двете марки системно са подавали занижени показатели за разхода и вредните емисии на моделите си в техническите характеристики.

Проверката показва некоректни данни за общо 900 000 автомобили, с разминавания между 0.4 и 1.7 литра за 100 км. Корейците се извиниха на клиентите си и им изплатиха общо 385 милиона долара обезщетения.

2013: Гърмящите възглавници на Takata

Гафът с коланите на Honda през 90-те трябваше да е обща на ухото за японския доставчик - но се оказа тъкмо обратното. През 2004 годината първите съобщения за злополуки със самовзривили се въздушни възглавници Takata - отначало само в модели на Honda, но после постепенно проблемът се разпространи върху модели на поне още гузина марки.

През 2013 сервизните акции обхващаха вече 3.6 милиона автомобили. През 2015 - цели 34 милиона. Оказа се, че мексиканският завод на Takata е използвал в производството на въздушната възглавница амониев

нитрат, който се взривява при по-висока влажност. Целият механизъм се пръсва, обсипвайки шофьора с пластмасови и метални шrapнели.

Takata банкрутира, а сервизните акции за въздушните възглавници продължават и до ден-днешен.

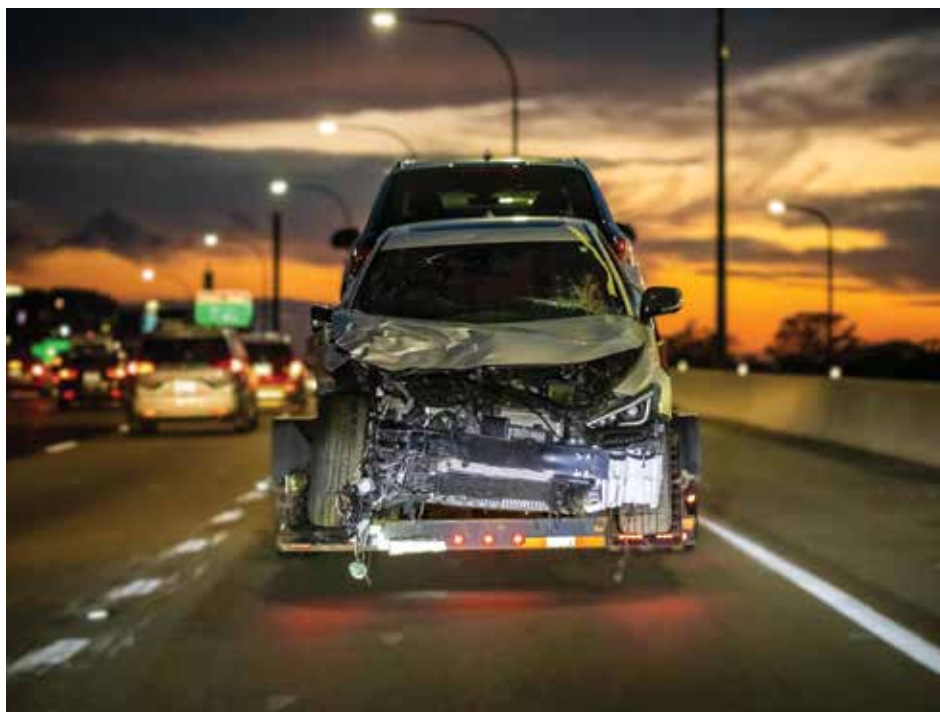
2014: Падащият ключ на Chevrolet

Отначало звучеше като виц: ключът на запалването в бюджетния модел Chevrolet Cobalt може да изпадне от ключалката в движение. Но резултатите от това съвсем не са смешни: колата изключва от контакт, така че спират да работят усилвателите на волана и спирачките, а също и въздушните възглавници.

Отначало GM призна за стотина хиляди проблеми автомобила, после цифрата порасна до 3 милиона. Според някои доклади този дефект е допринесъл за 120 жертви на пътя. GM изплати 400 милиона долара компенсации и 35 милиона глоба.

2015: Добре познатият Ви Дизелгейт

През септември 2015 EPA изобличи концерн Volkswagen, че използвал специален софтуерен трик, за да заблуждава тестовете за вредни емисии за дизеловия си агрегат 2.0 TDI. После се оказа, че подобни шашми са правени и с други мотори - дизелови и бензинови. Скандалът доведе до оттеглянето на шефа на VW Мартин Винтеркорн и до ареста на шефа на Audi Руперт Щадлер. Глобите, компенсациите и другите разходи на VW по скандала вече надхвърлят 30 милиарда долара. В момента подобен скандал се развива във Франция с Renault и PSA Peugeot-Citroen. ■



UNSAFE AT ANY SPEED

From the exploding Ford to the Dieselgate: the 15 biggest blunders in the automotive industry

By KALIN NIKOLOV / Photography ISTOCK

The bigger they are, the harder they fall: this wisdom, once born in the world of boxing, is a great fit for car companies. The story of their biggest blunders, which led to the withdrawal of millions of cars from the market and to record lawsuits and damages, is in fact a series of proofs that greedy savings always come out salty in the end.

In the first 50 years of the automotive era, the blunders and negligence of manufacturers go more or less unnoticed: customers do not have the habit of seeking their rights. But with the rise of the automobile in America in the 1930s, scandals became more frequent, regulation tightened, and companies were now responsible for their mistakes. Here are 15 of the blunders of manufacturers that have made the most noise over the years.

1969: Falling engines of General Motors

In the 1960s, GM was not only America's largest automaker, but also one of the world's largest industrial companies. But this position

clearly led to serious relaxation, judging by the huge problem with models made between 1965 and 1969. The rubber mounts of heavy V8 engines were defective, and after a short time the engine tended to disengage and pull the gas, causing a sharp acceleration of the car. Unfortunately, the defect also eliminated the brakes. 172 cases were reported, leading to 63 accidents and 18 serious injuries. At first, GM opposed calls to tow and repair cars - then boss Edward Cole even scandalously said that the problem with the detachable engine was no more serious than a flat tire. But eventually the government intervened and the company withdrew 7 million cars from the market.

1970: The Nader vs GM case

This is not actually a recall of cars due to a defect. But lawyer and activist Ralph Nader was the first person to raise the issue of missing safety in American cars, and the main target of his attacks in the book "Unsafe at Any Speed" was General Motors.

In response, the company hired private detec-

tives to constantly monitor and intimidate him. Nader filed a lawsuit, and the judge ruled that the company had in fact violated his privacy and had to pay \$ 450,000 in damages (in today's money, nearly two and a half million).

1973: Ford Pinto and the fiery hell

Probably the most scandalous case in history. In the early 1970s, Ford introduced its new Pinto model - but it quickly became apparent that the car was dangerous. There was no solid barrier between the tank and the bolts on the rear body of the car. Even at light impacts - for example at 20 km per hour - the bolts pierced the tank and a fire broke out. Authorities have linked the defect to at least 27 deaths.

The real scandal erupted when it became clear that Ford knew about the problem, which could be fixed with a modification to the fuel system worth \$ 11 per car. In a note later leaked to the media, company bosses estimated that it would be cheaper for Ford to pay compensation to the victims' relatives than to recall all the units produced.





1974: GM's two-tank truck

In the early 1970s, Chevrolet launched a pickup truck with two fuel tanks, one on each side. Experts warned that the tanks were too exposed in case of impact, but GM ignored them. Until the lawsuits of victims of burning cars began to rain. The government called on the company to take action, but it refused. The state filed a lawsuit and received \$ 51 million from GM as a contribution to road safety programs. Private lawsuits have been going on for decades, and by 2015, the giant had paid more than \$ 500 million to victims of pickup fires.

1980: Defective Ford automatics

The Pinto scandal had not yet subsided when it turned out that the Dearborn giant had produced as many as 23 million cars with defective automatic transmissions - when you put it in position P (parking), it can shift to reverse by itself. By 1980, when Ford finally acknowledged the problem, there had already been 23,000 complaints of a total of 6,000 accidents caused by the defect. However, the company managed to avoid the service action by agreeing with the Transport Department to simply stick a warning sticker on the dashboard of each of the cars.

1988: The charges against Audi

In the 1980s, Audi made great efforts to finally break into the North American market. The main weapon is the Audi 5000 - in fact a variant of the European Audi 100. But soon after its debut in the US, accusations began that the car was prone to sudden acceleration when the automatic transmission switched

from position R. The company was forced to announce three service recalls, and sales dropped drastically, especially after Audi was exposed in a special edition of the sensational TV show "60 Minutes", and eventually withdrew from the American market for a long time.

It will be several years before parallel investigations by the Canadian transport authorities and the US NHTSA Institute confirm what the company claimed from the beginning - that most of the accidents are the result of driving errors. Mechanical causes have been identified in only a few cases in which the cars were equipped with cruise control by the Finnish Hella.

1994: Honda belts

From its first steps on the American market, Honda sought to build a reputation there as a reliable manufacturer. But that reputation took a heavy hit in the 1990s after a serious seat belt defect was revealed - a breakable button that made the seat belts completely useless. Honda was forced to withdraw 4 million cars and replace their seat belts (supplied by the company Takata, which will be mentioned again soon in this article...).

1996: Ford Cruise Control

Texas Instruments has been manufacturing cruise control switches for all Ford models for many years. But over time, it has been shown that these switches can short-circuit and cause a fire. Between 1996 and 2009, Ford had to announce service recalls for a total of 14.9 million vehicles. The problem was so common that people renamed the Ford Ex-

plorer to the Ford Exploder.

1997: Mercedes somersault

In the 1990s, Daimler decided to bring luxury to small city cars as well, launching the first A-Class. But the enthusiasm was rapidly cooled when it turned out that in the newly created "moose test" the small car not only does not cope with bypassing an obstacle, but directly overturns on its roof. Part of the problem lied in the tires with insufficiently hard sides, but the main fault was in the construction - with too high a center of gravity and inadequate suspension. Early cars were recalled and Mercedes made many adjustments before resuming production.

2000: The Firestone Bombs

One of the most high-profile service actions was caused by Firestone, the American subsidiary of the Japanese giant Bridgestone. In the late 90's the manufacturer launched new models of tires designed specifically for heavy pickups and crossovers of Ford. However, several production series turned out to be defective - in them the tread most unexpectedly peeled off from the metal mesh layer below it. As a result, the tire literally bursts in motion, most often causing the car to roll over. At least 271 deaths have been linked to this problem. There was a lot of noise in the media, Firestone recalled 6.5 million tires, and Ford - all 13 million cars equipped with tires from the supplier, with whom it terminated all relations. The scandal led to the resignations of the bosses of both companies.

2007: The sinking pedal of Toyota

„ЛИЦАТА НА ВЛАСТТА“



Информационен продукт за политическите и публичните личности у нас

Най-новата иновативна софтуерна разработка в портфолиото на АПИС - „Лицата на властта“ няма аналог на българския информационен пазар. Системата съдържа данни за:

- **видните политически личности в Република България** – по смисъла на чл. 36, ал. 2 от Закона за мерките срещу изпирането на пари (ЗМИП);
- **лицата, заемащи висши публични длъжности** – по смисъла на чл. 6, ал. 1 от Закона за противодействие на корупцията и отнемане на незаконно придобито имущество (ЗПКОНПИ);
- **„свързаните лица“** – лицата, свързани с горните две категории лица, като информацията за свързаността се извлича от декларациите по чл. 35, ал. 1 от ЗПКОНПИ и от данните в Търговски регистър за действителните собственици.

Информацията в продукта е организирана по категории на длъжностите, съгласно ЗМИП и ЗПКОНПИ, институциите и заеманата длъжност с цел да се провери участието на дадено лице в обхвата на единия или на двата закона. Системата предоставя функционалност за търсене по имена на лицата или техни идентификационни данни: ЕГН за физическите или ЕИК/БУЛСТАТ за юридическите лица. Данните са базирани на официалните публични източници като ежегодните декларации на лицата, заемащи висши публични длъжности; укази, решения и други актове относно назначаване и/или освобождаване от длъжност, публикувани в „Държавен вестник“; Търговски регистър и Регистър БУЛСТАТ; сайтове на държавни институции относно биографичните данни за лицата.

Резултатът от направената информационна справка за физическо лице се представя чрез **досие на лицето** – биографични данни, заемани длъжности и имуществено състояние, съгласно декларациите по ЗПКОНПИ от 2017 г. насам, вписани промени в „Държавен вестник“ за същия период.

Резултатът от информационната справка за юридическо лице по ЕИК на търговско дружество се представя чрез **досие на фирмата**, което съдържа *участието на видни политически или публични личности в собствеността и/или управлението на дружеството* чрез автоматизирано търсене в информационната система „АПИС Регистър“.

Участието на **свързани лица** с видни политически или публични личности в собствеността и/или управлението на дадено търговско дружество се установява въз основа на данни от декларациите по ЗПКОНПИ и Търговския регистър.

АПИС разработи специална функционалност - API „Лицата на властта“, за интегриране на данните от продукта „Лицата на властта“ чрез приложно-програмен интерфейс (API – Application Programming Interface) със съществуващите вътрешни системи на потребителите.

„Лицата на властта“ е модул от базовата информационна система „АПИС Регистър“ + „и съвместното им ползване разширява възможността за събиране на изчерпателна информация за лицата чрез тяхното фирмено досие, свързаните лица и др.“

Повече информация за продуктите на АПИС можете да видите на: www.apis.bg, както и да ни пишете на: office@apis.bg

Сертификат по ISO 9001 – 2015

In 2007, the NHTSA regulator recommended that Lexus change the mat under the driver's feet in the ES350 because it could cause the accelerator pedal to lock in the maximum depressed position. The Japanese ignored the recommendation, and soon after, a whole family in California died from a pedal stuck in the carpet.

It turned out that the problem also applies to many other models in the Toyota range, and the company knew about it back in 2006, but did nothing. In the end, the Japanese were forced to recall nearly 9 million cars, and the fines and damages imposed cost them \$ 1.2 billion.

2012: Hyundai's fake consumption

Today, everyone remembers only the Dieselgate scandal with VW, but there was a similar case a few years earlier with the Korean Hyundai and Kia. In 2012, the US Environmental Protection Agency (EPA) found that both brands had systematically submitted lower figures for harmful emissions and consumption of their models in the technical specifications. The inspection showed incorrect data for a total of 900,000 cars, with discrepancies between 0.4 and 1.7 liters per 100 km. The Koreans apologized to their customers and paid them a total of \$ 385 million in compensation.

2013: Takata's Exploding Airbags

The blunder with Honda's belts in the 90's was supposed to be an earring for the Japanese supplier - but it turned out just the opposite. In 2004, the first reports of accidents with exploded Takata airbags came - initially only in Honda models, but then gradually the problem

spread to models of at least a dozen other brands.

In 2013, recalls already covered 3.6 million vehicles. In 2015 - as much as 34 million. It turned out that Takata's Mexican plant used ammonium nitrate in the airbag's cartridge, which caught fire at higher humidity. The whole mechanism explodes, showering the driver with plastic and metal shrapnel. Takata went bankrupt, and the service actions for the airbags continue to this day.

2014: Chevrolet drop-down key

At first it sounded like a joke: the ignition key in the budget model Chevrolet Cobalt can fall out of the lock on the go. But the results are not funny at all: the car's ignition goes off, so the power steering and brakes, as well as the airbags stop working.

Initially, GM admitted the problem in a 100,000 cars, then the figure rose to 3 million. According to some reports, the defect has contributed to 120 road deaths. GM paid \$ 400 million in compensation and a \$ 35 million fine.

2015: Your well-known Dieselgate

In September 2015, the EPA denounced Volkswagen for using a special software trick to mislead emission tests for its 2.0 TDI diesel unit. Then it turned out that similar slaps were made with other engines - diesel and gasoline. The scandal led to the resignation of VW boss Martin Winterkorn and the arrest of Audi boss Rupert Stadler. VW's fines, compensation and other costs in the scandal already exceed \$ 30 billion. A similar scandal is currently unfolding in France with Renault and PSA Peugeot-Citroen. ■

ВРЕМЕ ЗА ПРИКЛЮЧЕНИЯ

Запознайте се с най-дългоочаквания офроуд автомобил в света - и първия в историята, който носи името на... кръчма



Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография INEOS

По света има много автомобили, които носят имената на реки, океани, планини и даже пустини. Но това тук е първата кола в историята, която носи името на кръчма. Запознайте се с Ineos Grenadier, най-дългоочакваната офроуд машина от години насам.

GRENADIER Е ВСЪЩНОСТ ИМЕТО на един от най-прочутите лондонски пубове, който привлича посетители в район Белгрейвия с комбинацията от хубава бира, вековна история и няколко легенди за витаещи в подземията духове. Точно там някъде през 2016 година сър Джим Ратклиф, собственикът на химическия гигант Ineos и вторият най-богат човек в Англия, седял с колеги и им се оплаквал, че Land Rover слага точка на любимата му кола - Defender. Сър Джим в никакъв случай не е бил единственият в такова настроение. Решението на Land Rover да спре класическия си модел след 67 години производство разочарова много хора - включително и нас. Малко други коли са си спечелвали толкова значимо място в историята като това творение на Морис Уилкс, вдъхновено от американския Willys Jeep.

ПЪРВИЯТ LAND ROVER СЕ РАЖДА ПРЕЗ 1948 и е произведен от алуминий - но не заради сложни инженерни съображения. Просто по време на войната британското правителство е призовало гражданите да гарят алуминиевите си готварски съдове за строеж на самолети. След края останали такива огромни количества от метала, че било доста по-евтино колата да се прави от него.

През следващите почти 7 десетилетия оригиналният Land Rover се превърна в синоним на приключения. Използваха го за какво ли не - от трансконтинентални пътешествия и офроуд надпревари като легендарната Camel Trophy, до официално въоръжение в надгузина армия. С течението на годините колата еволюира, разбира се, и получи глезотии като климатик. Но



ADVENTURE TIME

Meet the first car in history to bear the name of... a pub

By KONSTANTIN TOMOV / Photography INEOS

There are many cars around the world that bear the names of rivers, oceans, mountains and even deserts. But this is the first car in history to bear the name of a pub. Meet Ineos Grenadier, the most anticipated off-road machine in years.

GRENADIER IS ACTUALLY THE NAME of one of the most famous London pubs, which attracts visitors to the Belgravia area with a combination of good beer, centuries-old history and several legends about ghosts haunting the cellars. It was there where Sir Jim Ratcliffe, the owner of the chemical giant Ineos and the second richest man in England, sat with colleagues in 2106 and complained to them that Land Rover was putting an end to his favorite car - Defender.

Sir Jim was by no means the only one in such a mood. Land Rover's decision to discontinue its classic model after 67 years of production has disappointed many people - including us. Few other cars have earned such a significant place in history as this creation of Maurice Wilkes, inspired by the American Willys Jeep.

The first Land Rover was born in 1948 and was made of aluminum - but not for complex engineering reasons. During the war, the Brit-

ish government called on citizens to donate their aluminum cookware for aircraft construction. After its end, such huge amounts of metal remained that it was much cheaper to make the car from it.

OVER THE NEXT ALMOST 7 DECADES, the original Land Rover became synonymous with adventure. It was used for everything from transcontinental travel and off-road racing like the legendary Camel Trophy, to official armament in over a dozen armies. Over the years, the car evolved, of course, and received pampering as an air conditioner. But even in 2015, you could take a freshly made unit and install a front door from the 1958 model - they matched perfectly. In 1990, the name Defender appeared to distinguish the model from the then new Discovery. Of the approximately two million Defenders produced, the astonishing three-quarters are still in motion.

But then the manufacturer changed the concept. Today's Defender is a completely new car, with nothing to do with the legend. It is still quite capable off-road, but it is incomparably more complex, almost impossible to repair outside a specialized service, and full of small luxuries that would scandalize the adventurers from the past.

That's why we were saddened to say farewell to the old model. Of course, most of us could only shrug. But not the second richest man in England, of course. It was over those mugs of beer in Grenadier that the idea of resurrecting old Defender was born.

At first, Ratcliffe tried to buy the factory, the production line for the original Defender, the drawings, or, in the end, at least the name. But Land Rover flatly refused to sell them. And as a result, this car, although a spiritual heir, actually has nothing to do with Defender. From the design to the engine, the drivetrain, the chassis, the interior - everything is completely new. In fact, this is the Defender, as it should have been a long time ago - not slightly updated ideas from the 40s, but an off-road vehicle created with the best modern technology.

FOR NOW, IT WOULD BE HASTY TO SAY that the Grenadier is better than the Defender - we haven't driven it yet, we just rode in the prototype. But all the ingredients seem to be there. Under the hood, instead of Ford's old diesel, used in the previous Defender, are two of BMW's best engines - petrol and diesel, with six cylinders and 3 liters of displacement. The construction is



not monocoque like the new Defender, but the good old frame, with two axles from the Italian company Carraro, a true legend in the world of agricultural machinery. Grenadier has a permanent 4x4 and a mechanical transfer box from Tremec. But it also has the excellent eight-speed automatic from the ZF. Combining the two was a huge challenge for the engineers, but it was worth it - it gives unprecedented comfort for the off-roader, without affecting the hard terrain abilities. The ground clearance is almost 27 centimeters, and the suspension from Eibach provides up to 9 degrees of tilt of the front axle.

In an age when fake chrome mufflers are becoming more and more fashionable, this car has a plastic snorkel. Which may not be shiny enough but is fully functional. The wading depth is 80 centimeters. The black grooves on the doors are part of a cleverly designed system for attaching external - and longer - loads. Another interesting idea is the lockable stash, which goes into the spare tire.

The ladder on the rear door is also not accidental, because the roof is reinforced to the point of withstanding a load of up to 150 kilograms. The cargo space at the rear can be up to 2000 liters. And the towing capacity

s 3.5 tons - everything you could ever need for a car.

THE INTERIOR IS THE SAME COMBINATION of comfort and practicality. The seats are from Recaro and are quite comfortable. But at the same time, all the materials inside would easily withstand hose washing. The second control panel on the ceiling creates the feeling that you are in a fighter jet. From here the air conditioner, the external electric ports and some other trifles are controlled. Of course, at the moment almost nothing on both boards is real. Most of the components on them are made on a 3D printer and, of course, do not work. In July, serial production finally began in Hambach, France. We can expect a finished car in Bulgaria sometime in the fall.

Until recently, the plant in the French town of Hambach produced Smart, but Ineos bought the production line from Mercedes. This significantly reduces the cost for the British compared to building an entirely new factory, and will allow the Grenadier to be sold at starting prices of around 60,000 euros - well below Mercedes' G-Class, for example. In addition, buying an existing plant shortens the time until our first contact with the finished Grenadier. Which, frankly, we can't wait for. ■



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.





гори през 2015 можехте да вземете току-що произведена бройка и да ѝ монтирате предна врата от модел 1958 - съвпадна идеално. През 1990 се появи и името Defender, за да отличава модела от новия тогава Discovery. От около два милиона произведени Defender, удивителните три четвърти са все още в движение.

НО СЛЕД ТОВА ПРОИЗВОДИТЕЛЯТ СМЕНИ КОНЦЕПЦИЯТА. Днешният Defender е изцяло нов автомобил, без никаква връзка с легендата. Той е все така високопроходим, но е несравнимо по-сложен, почти невъзможен за ремонт извън специализиран сервиз, и изпълнен с удобства, които биха скандализирани някогашните авантюристи.

Затова опечалените от разгялата със стария модел бяхме мнозина. Разбира се, повечето от нас можеха само да свият рамене. Но не и вторият най-богат човек в Англия, разбира се. Именно над онези халби бира в "Grenadier" се родила идеята старият Defender да бъде възкресен.

Отначало Ратклиф се опитал да откупи фабриката, поточната линия за оригиналния Defender, чертежите или, на финала, поне името. Но от Land Rover категорично отказали да ги продават. И в резултат тази кола, макар и духовен наследник, всъщност няма нищо общо с Defender. От дизайна до двигателя, задвижването, ходовата част, интериора - всичко е изцяло ново. Всъщност това е Defender, какъвто отдавна трябваше да бъде - не леко актуализирани идеи от 40-те години, а високопроходим автомобил, създаден с най-добрите съвременни технологии.

ЗАСЕГА ЩЕ Е ПРИБЪРЗАНО ДА КАЖЕМ, че Grenadier е по-добър от Defender - все още не сме го карали, само се повозихме в прототипа. Но всички съставки изглеждат налице. Под капак вместо стария дизел на Ford, с който се пенсионира предишният Defender, се намират два от най-добрите двигатели на BMW - бензинов и дизелов, с по шест цилиндъра и 3 литра работен обем. Конструкцията не е самоносеща като при новия Defender, а е добрата стара рама, с два моста от италианската компания Carraro, истинска легенда в света на селскостопанските машини. Grenadier има постоянно 4x4 и механична трансферна кутия от Tremec. Но също така има отличния осемстепенен автоматик от ZF. Съчетаването на двете е било огромно предизвикателство за инженерите, но си е струвало - то дава невидан за офроудър комфорт, без да се отразява на проходимостта. Просветът е почти 27 сантиметра, а окачването от Eibach осигурява до 9 градуса накланяне на предния мост.

В епохата, когато все по-модерни стават фалшивите хромирани ауспуси, тази кола има пластмасов шнорхел. Който може и да не е достатъчно блестящ наистина, но е напълно функционален. Дълбочината на газене е 80 сантиметра. Черните жлебове по вратите са част от хитро измислена система за прикрепяне на външни - и по-дълги - товари. Друга интересна идея е заключващият се тайник за вещи, който влиза в резервната гума.

СТЪЛБИЧКАТА НА ЗАДНАТА ВРАТА също не е случайна, защото покривът е подсилен до степен да издържа спокойно до 150 килограма товар. Товарното пространство отзад може да бъде до 2000 литра. А теглителната сила е 3.5 тона - всичко, от което изобщо някога можете да имате нужда от една кола.

Интериорът е същата комбинация от удобство и практичност. Седалките са от Recaro и са доста удобни. Но в същото време всички материали вътре спокойно биха издържали на измиване с маркуч. Второто контролно табло на покрива създава усещането, че сте в изтретител. Оттук се командват климатикът, външните електрически портове и още някои дреболии. Разбира се, за момента почти нищо по двете табла не е истинско. Повечето компоненти по тях са правени на 3D принтер и, естествено, не работят. През юли най-после започва серийното производство в Хамбах, Франция. Можем да очакваме готова кола в България някъде през есента.

ЗАВОДЪТ ВЪВ ФРЕНСКОТО ГРАДЧЕ ХАМБАХ доскоро произвеждаше Smart, но Ineos откупи поточната линия от Mercedes. Това намалява чувствително разходите за англичаните в сравнение с построяването на изцяло нова фабрика, и ще позволи Grenadier да се продава на стартови цени от порядъка на около 60,000 евро - доста под G-класата на Mercedes например. А освен това купуването на съществуващ завод съкращава времето до първия ни контакт с готовия Grenadier. За което, честно казано, нямаме търпение. ■

SPICE MUSIC ЗА ЧЕТВЪРТИ ПЪТ!

SPICE MUSIC FOR THE FOURTH TIME!

Много от любимите ни музикални фестивали замряха - или дори изчезнаха завинаги - покрай Covid-19. Но има и едно ярко изключение: Spice Music в Бургас, който бе едно от шепата музикални събития в Европа през 2020 и 2021, а това лято се завръща с нова порция изпълнители и хитове от 90-те. Съставът за четвъртото издание на фестивала включва Хегър Смол от M People, Gipsy Kings, Shaggy, Sash!, Dario G, Los Del Rio, Kaoma и още много групи.

Бургас, Морска гара, 5-7 август. Билети от Ticketstation.bg

Many of our favorite music festivals have been paused - or even disappeared forever - alongside Covid-19. But there is one bright exception: Spice Music in Burgas, which was one of a handful of music events in Europe in 2020 and 2021, and this summer returns with a new batch of 1990's stars and hits. The line-up for the fourth edition of the festival includes Heather Small from M People, Gipsy Kings, Shaggy, Sash!, Dario G, Los Del Rio, Kaoma and many more.

Burgas, Sea Station, August 5-7. Tickets from Ticketstation.bg



86 | СВЕТИЛИЩЕТО НА СКОРОСТТА
THE SANCTUARY OF SPEED

80 | ХАРИ ПОТЪР НА ЧЕТВЪРТ ВЕК
HARRY POTTER TURNS 25!



АФИШ



КОНЦЕРТ

IL VOLO SINGS MORRICONE // Когато някой ви повтори за хиляден път, че песенният конкурс на "Евровизия" е най-безсмисленото нещо на света, можете да цитирате в отговор Il Volo. Италианското трио, съставено от баритона Джанлука Джинобле и тенорите Игнацио Боскетто и Пиеро Бароне, стана световноизвестно именно с участието си в него (като убедително спечели вота на публиката). С последното си турне тримата италианци отдават дължимото на Енио Мориконе, един от най-големите композитори на XX век.

11 юли в Пловдив, 13 и 14 юни в София



КЛАСИКА

ОПЕРНА ГАЛА // Софийската филхармония ще закрие един забележителен сезон по подобаващ начин с няколко интригуващи концерта, включително и гостуването на големия мексикански тенор Франсиско Арайса. Партньорка на сцената в зала "България" ще му бъде очарователната хърватка Мария Видович, а диригент е австриецът Герит Присниц. В програмата са арии и дуети от опери на Россини, Пучини, Вебер, Леонкавало, Масне, Бизе и де Файя.

30 юни, зала "България"



ФЕСТИВАЛ

STEREO FEST // Някога таен ритуал за шепата бунтари и хипита, днес посрещането на първия юлски изгрев - July Morning - е почти всенароден празник в България. В чест на което тази година му е организиран и специален фестивал в Бургас, с участието на Горан Брегович, "Ъпсурт", 100 kila, Кирил Джајковски, БТР, "Контрол" и още госта познати имена от българската и международната сцена. Няколко от най-добрите български DJ ще се грижат никой да не проспие изгрева.

30 юни - 2 юли, Морска гара - Бургас

EN

CONCERT

IL VOLO SINGS MORRICONE // When someone tells you for a thousandth time that the Eurovision Song Contest is the most meaningless thing in the world, you can quote Il Volo in response. The Italian trio, composed of baritone Gianluca Ginoble and tenors Ignacio Boschetto and Piero Barone, became world famous for their participation in it (convincingly winning the audience vote). With their last tour, the three Italians pay tribute to Ennio Morricone, one of the greatest composers of the 20th century.

July 11 in Plovdiv, June 13 and 14 in Sofia

CLASSICAL MUSIC

OPERA GALA // The Sofia Philharmonic Orchestra will close a remarkable season in a proper way with several intriguing concerts, including the visit of the great Mexican tenor Francisco Araiza. His partner on the stage in Bulgaria Hall will be the charming Croatian Marija Vidovic, and the conductor is the Austrian Gerit Priessnitz. The program includes arias and duets from operas by Rossini, Puccini, Weber, Leoncavallo, Massenet, Bizet and de Falla.

June 30, Bulgaria Hall

FESTIVAL

STEREO FEST // Once a secret ritual for a handful of rebels and hippies, today the celebration of the first July sunrise - aka July Morning - is almost a national holiday in Bulgaria. In honor of which this year a special festival is organized in Burgas, with the participation of Goran Bregovic, "Upsurt", 100 kila, Kiril Dzajkovski, BTR, "Control" and many other well-known names from the Bulgarian and international scene. Several of the best Bulgarian DJs will make sure no one sleeps at sunrise.

June 30 - July 2, Sea Station - Burgas

POSTER

КИНО

РИЦАРИ НА СПРАВЕДЛИВОСТТА // Това много забавно датско криминале с Мадс Микелсен в главната роля трябваше да излезе на екран още през 2020, но заради Covid-19 премиерата му в повечето страни се поотложи доста. Сега тя почти съвпада с тази на "Фантастични животни: Тайните на Дъмбълдор", в който Микелсен замести самия Джонни Деп. Междувременно датската лента спечели няколко международни награди и доста ласкави оценки от критиците.

В кината от 24 юни

CINEMA

RIDERS OF JUSTICE // This very funny Danish crime movie starring Mads Mikkelsen was supposed to be released in 2020, but due to Covid-19 its premiere in most countries was delayed. Now it almost coincides with that of "Fantastic Beasts: Dumbledore's Secrets", in which Mikkelsen replaced Johnny Depp himself. Meanwhile, the Danish film has won several international awards and rather flattering reviews from critics.

In theaters from June 24



КНИГА

100 СЪЩЕСТВЕНИ НЕЩА, КОИТО НЕ СТЕ ЗНАЕЛИ, ЧЕ НЕ ЗНАЕТЕ // Джон Д. Бароу бе един от най-нашумелите британски физици, математици и популяризатори на науката, преди за жалост да ни напусне през 2020 година. Последната му книга е много любопитен (и доста забавен) опит да се обяснят чрез математиката някои странни неща в ежедневието ни. Ще получите точно каквото обещава заглавието: 100 интересни отговора на въпроси, които не сте се сещали да си зададете.

Издателство "Барг"

BOOK

100 ESSENTIAL THINGS YOU DIDN'T KNOW YOU DIDN'T KNOW // John D. Barrow was one of Britain's most famous physicists, mathematicians and science promoters before he sadly passed away in 2020. His last book is a very curious (and quite amusing) attempt to explain through mathematics some strange things in our daily lives. You will get exactly what the title promises: 100 interesting answers to questions you never thought to ask..

Bard Publishing House



АВТОБИОГРАФИЯ

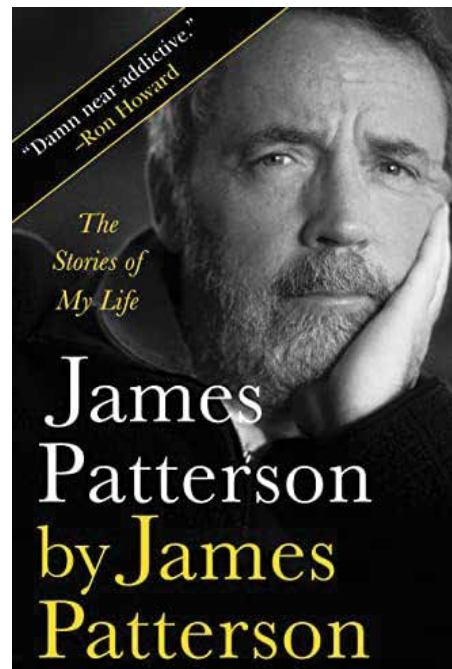
JAMES PATTERSON BY JAMES PATTERSON // Дори да не сте чели някоя от стотиците му вече книги, поне със сигурност сте чували името му. Джеймс Патерсън е вероятно най-продаваният съвременен автор, с над 400 милиона копия, а също и първият писател, успял да продаде 1 милион електронни книги. Само че този път, вместо с криминални трилъри или биографии на звезди като Джон Ленън, Патерсън се е заел... със самия себе си. Сами ще се убедите, че историята на живота му е по-интересна от всяка художествена измислица.

Издателство Little, Brown and Company

AUTOBIOGRAPHY

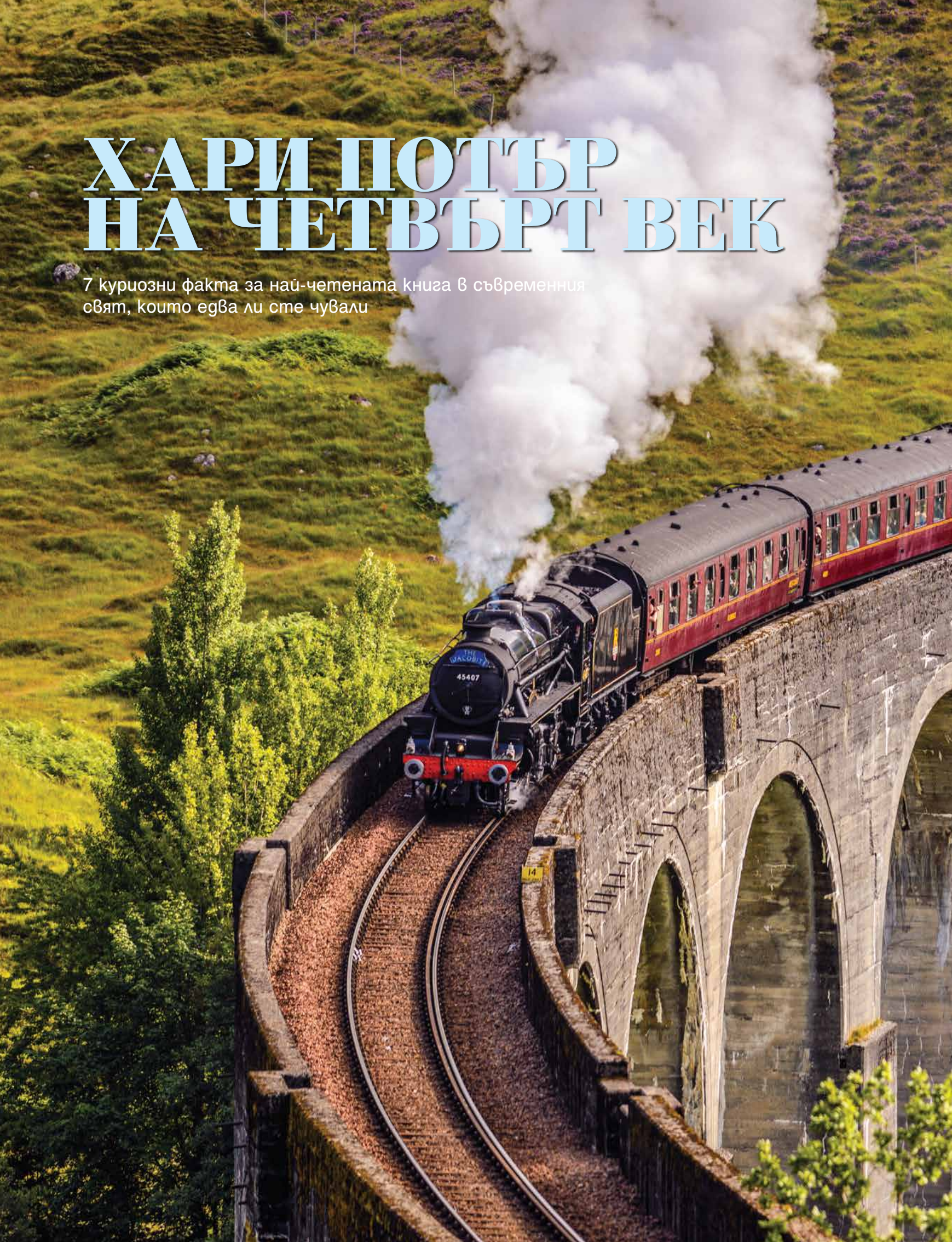
JAMES PATTERSON BY JAMES PATTERSON // Even if you haven't read one of his hundreds of books, at least you've heard his name. James Patterson is probably the best-selling contemporary author, with over 400 million copies, and also the first writer to sell 1 million e-books. But this time, instead of crime thrillers or biographies of stars like John Lennon, Patterson has dealt ... with himself. You will see for yourself that the story of his life is more interesting than any fiction.

Little, Brown and Company Publishing House



ХАРИ ПОТЪР НА ЧЕТВЪРТ ВЕК

7 курioзни факта за най-четената книга в съвременния свят, които едва ли сте чували



Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография ISTOCK



Точно преди 25 години, на 26 юни 1997, в книжарниците във Великобритания плахо се появи едно пъстро томче, предназначено според издателите му за 9-годишни деца. На това томче бе съдено да се превърне не само в най-четената книга за изминалия оттогава четвърт век, но и в началото на истинска развлекателна империя, оценена през 2016 година на колосалните 25 милиарда долара (оттогава, допълнена от нова книга, пиеса и няколко филма, стойността ѝ се е повишила още). Става дума, разбира се, за Хари Потър.

Претенциозните литературни критици рядко се изказват възторжено за поредицата на Джоан Роулинг. Но дори и те не оспорват факта, че именно магьосникът с мъниевидния белег на челото накара едно цяло поколение, родено в дигиталната ера, да обикне книгите и четенето. В чест на юбилея нека припомним седем факта за Хари Потър, които не всички знаят.

ПЪРВОТО ИЗДАНИЕ Е БЕЗЦЕННО

Отначало историята на Роулинг за момчето-магьосник не предизвикала кой знае какъв интерес у професионалните книгоиздатели. Цели 12 издателства отхвърлили ръкописа, преди Bloomsbury да склони да го отпечата. Но и там очевидно не възлагали особени надежди на "Хари Потър и философският камък", защото оригиналният тираж бил едва няколко хиляди бройки. По-голямата част от него била с меки корици, и само 500 бройки - с твърди. От тях 300 са били разпределени по библиотеки и днес са в твърде лошо състояние. Останалите 200 са обект на огромен колекционерски интерес. Миналия декември един екземпляр се продаде на търг в САЩ за рекордните 471,000 долара.

ИМЕТО НА АВТОРКАТА НЕ Е ДЖ. К.

Повечето издания, включително и българските, сочат като автор "Дж. К. Роулинг". Но такъв човек всъщност не съществува - пълното име на писателката е Джоан Роулинг, без второ име. От издателството я подтикнали да използва инициала, защото се опасявали, че мъжката аудитория може да не изпитва ентусиазъм към история, писана

Harry Potter Turns 25!

Property prices in Bulgaria today are an obvious consequence of Europe's monetary policy in the last decade

By KALIN NIKOLOV / Photography ISTOCK

Exactly 25 years ago, on June 26, 1997, a colorful volume, intended according to its publishers for 9-year-old children, timidly appeared in bookstores in Great Britain. This volume was destined to become not only the most read book of the past quarter of a century, but also the beginning of a real entertainment empire, valued in 2016 at a whopping \$ 25 billion (since then, supplemented by a new book, play and several films, its value has increased even more). We're talking about Harry Potter, of course.

Pretentious literary critics rarely speak enthusiastically about Joanne Rowling's series. But even they do not dispute the fact that it was the magician with the lightning scar on his forehead that made a whole generation born in the digital age to start loving books and reading. In honor of the anniversary, let's recall seven facts about Harry Potter that not everyone knows.

THE FIRST EDITION IS PRICELESS

At first, Rowling's story of the boy wizard did not arouse much interest among professional publishers. As many as 12 publishers rejected the manuscript before Bloomsbury agreed to print it. But even there, they obviously did not have high hopes for "Harry Potter and the Philosopher's Stone", because the original circulation was only a few thousand copies. Most of it was paperback, and only 500 were hardcover. Of these, 300 have been distributed to libraries and are in very poor condition today. The remaining 200 are the subject of huge collector's interest. Last December, a copy sold at auction in the United States for a record \$ 471,000.

THE AUTHOR'S NAME IS NOT J. K.

Most editions, including the Bulgarian ones, point to J.K. Rowling as the author. But such a person does not really exist - the full name of the writer is Joanne Rowling, without a middle

name. The publishers encouraged her to use the initial because they feared that the male audience might not be enthusiastic about a story written by a woman. Rowling was inclined to take the letter K from her mother's maiden name.

IT OUTSOLD TOLKIEN AND AGATHA CHRISTIE

As early as 2018, the Harry Potter books sold over 500 million copies. And the last two years have actually increased sales, because Covid-19 has revived interest in reading, and because of the 25th anniversary of the series. "Harry Potter and the Philosopher's Stone" is currently the third best-selling book of the modern age with over 120 million copies, lagging only behind Dickens's "A Tale of Two Cities" and Exupéry's "The Little Prince" - but ahead of Tolkien and Agatha Christie. The latest book in the series, "Harry Potter and the Deathly Hallows", holds





the record for the fastest looted title in the United States (8.3 million sales in the first day after publication) and the United Kingdom (2.7 million sales).

LITERARY CRITICS DON'T LIKE IT

Critics have never liked Rowling's work. Prominent critic, poet and novelist Michael Rosen insists that Harry Potter books are incapable of covering complex topics in life, and therefore not suitable for children. Critic Anthony Holden called the saga "conservative, highly derivative, dispiritingly nostalgic for a bygone Britain" and the author's style "pedestrian and ungrammatical". Finally, Ursula Le Guin, author of *The Wizard of Earthsea*, described Harry Potter as "stylistically ordinary, imaginatively derivative, and ethically rather mean-spirited." On the other hand, Stephen King, another critically disliked and adored author, described Harry Potter as "a product of incredible imagination."

THE STRANGE BIRTH OF NAMES

Joanne Rowling gave Harry Potter her own birthday - July 31. And the names of the main characters in the series and the four homes at Hogwarts School dawned on her as she traveled by plane, and she scratched them on the vomit bag. Mind you, Bulgaria Air flight attendants will be happy to serve you with writing paper if you get inspired during the flight.

THE ONLY REAL PERSON

Only one of the characters described by Rowling really existed: Nicolas Flamel, Dumbledore's friend and creator of the *Philosopher's Stone*. His prototype was a French scribe and manuscript merchant who lived in Paris in the Fourteenth and early Fifteenth centuries. There is a lot of written information about his life, but there is no reliable evidence that he studied alchemy - these are later legends. Today you

can still see Flamel's tomb in the Parisian church of Saint-Jacques La Boucherie, and the tombstone he designed is kept in the Cluny Museum.

WHY DIDN'T SPIELBERG MAKE THE MOVIES

Eight feature films have been made based on the seven Harry Potter books, three of which (*The Philosopher's Stone* and the two parts of *The Deathly Hallows*) are among the 50 highest-grossing films in history. The final film alone grossed \$7.7 billion.

However, few remember that the original idea of the series was to be directed by Steven Spielberg. Who in turn wanted the role of Potter to be played by Hailey Joel Osment, the boy from *"Sixth Sense"* with Bruce Willis. But then Rowling and Spielberg quarreled over creative issues. Eventually, a casting of more than 300 candidates was announced for the role of Harry, and Daniel Radcliffe won it. ■



от жена. Роулинг склонила да вземе буквата К. от моминското име на майка си.

ПО-ПРОДАВАНА Е ОТ ТОЛКИН И АГАТА КРИСТИ

Още през 2018 година книгите за Хари Потър бяха продадени в тираж над 500 милиона екземпляра. А последните две години на практика увеличиха продажбите, защото Covid-19 възроди интереса към четенето, а и заради 25-годишния юбилей на поредицата. "Хари Потър и философският камък" в момента е третата най-продавана книга в съвременната епоха с над 120 милиона бройки, изоставайки единствено от "Приказка за два града" на Дикенс и "Малкият принц" на Екзюпери - но пред Толкин и Агата Кристи. Последната книга от поредицата, "Хари Потър и Даровете на смъртта", гържи рекорда за най-бързо разграбено заглавие в САЩ (8.3 милиона продажби само в първото денонощие след публикуването) и във Великобритания (2.7 милиона продажби).

ЛИТЕРАТУРНИТЕ КРИТИЦИ НЕ Я ХАРЕСВАТ

Критиците никога не са харесвали творбата на Роулинг. Нашумелият критик, поет и новелист Майкъл Розен настоява, че книгите са Хари Потър са не-

способни да обхващат сложните теми в живота, и съответно не са подходящи за деца. Критикът Антъни Холдън нарече сагата "снизходителна, консервативна, бездушно носталгична към една изчезнала Британия", а стила на авторката - "пешеходски и неграматичен". И накрая Урсула Ле Гуин, авторката на "Вълшебникът от Землемория", окачестви Хари Потър като "стилистулно обикновена, потискаща въображението, и злобна в етично отношение". За сметка на това Стивън Кинг, друг недовлюбван от критиката и обожаван от читателите автор, смята "Хари Потър" за "продукт на невероятно въображение".

СТРАННОТО РАЖДАНЕ НА ИМЕНАТА

Джоан Роулинг е гала на Хари Потър своя собствен рожден ден - 31 юли. А имената на основните герои в поредицата и на четирите дома в училището "Хогвортс" я осенили, докато пътувала със самолет, и тя ги награскала върху торбичката за повръщане. Стюардесите на "България Ер" с удоволствие ще ви услужат с хартия за писане, ако по време на полет ви осени вдъхновението.

ЕДИНСТВЕНИЯТ ИСТИНСКИ ГЕРОЙ

Само един от описаните от Роулинг персонали е съществувал наистина: Ни-

кола Флаemel, приятелят на Дъмбълдор и създател на Философския камък. Първообразът му е бил френски писар и търговец на ръкописи, живял в Париж през XIV и началото на XV век. За живота му са останали множество писмени сведения, но няма сигурни данни да се е занимавал с алхимия - това са по-късни легенди. И днес можете да видите гроба на Флаemel в парижката църква "Сен Жак Ла Бушри", а проектираният от него самия надгробен камък се пази в Музея Клони.

ЗАЩО СПИЙЛБЪРГ НЕ ЗАСНЕ ФИЛМИТЕ

По седемте книги за Хари Потър са заснети осем игрални филма, три от които ("Философският камък" и двете части на "Даровете на смъртта"), са между 50-те най-касови ленти в историята. Само заключителният филм е донесъл приход от 7.7 милиарда долара. Малцина обаче помнят, че по оригинална идея режисьор на поредицата трябваше да е Стивън Спийлбърг. Които на свой ред искаше ролята на Потър да се играе от Хейли Джоел Осмънт, момчето от "Шесто чувство" с Брус Уилис. Но после Роулинг и Спийлбърг се скараха по творчески въпроси. Накрая за ролята на Хари бе обявен кастинг с над 300 кандидати и Даниъл Радклиф го спечели. ■

ОТКРИЙ СЪВЪРШЕНОТО КЛИЕНТСКО ИЗЖИВЯВАНЕ С PREMIUM БАНКИРАНЕ ОТ ПОЩЕНСКА БАНКА

Финансовата институция предлага богат пакет от услуги, за да осигури максималния комфорт на своите клиенти

Иновативност, ефективност, отлично качество на високотехнологичните продукти и услуги, и безупречно обслужване са заложи в мисията на Пощенска банка и нейното изключително отношение към клиента. Финансовата институция предлага разнообразие от индивидуални решения, които да срещнат и отговорят на най-високите изисквания на потребителите и да им предоставят очакваните удобство, бързина и сигурност в управлението на личните им финанси.



ВСЕЛЕНА ОТ ВЪЗМОЖНОСТИ С PREMIUM БАНКИРАНЕ ОТ ПОЩЕНСКА БАНКА

С пакетни програми „Premium“ и „Premium Extra“ от Пощенска банка, ексклузивните клиенти на институцията разполагат с достъп до продуктови преференции, персонализирани услуги, атрактивни отстъпки, промоционални условия и лимитирани оферти за редица банкови решения, заедно с предложения за инвестиции във взаимни фондове, структурирани депозити и застраховки. Предоставената възможност за личен банкер дава опция за бързо и компетентно съдействие при извършване на всички финансови операции, както и постоянен контакт за индивидуално обслужване и специално внимание. Срещите с него се провеждат при пълно ниво на конфиденциалност, което гарантира комфорта и спокойствието на клиента, а елегантната обстановка и модерният интериорен дизайн са допъл-

нително предимство за максималното му удовлетворение. Пощенска банка предоставя и обособена Premium Call Center линия, която е винаги насреща при запитвания и въпроси от потребителите на услугата.

КАРТА С НЕВЕРОЯТНИ ПРИВИЛЕГИИ ЗА МАКСИМАЛЕН КОМФОРТ

Mastercard UNIVERSE от Пощенска банка е първата в България метална кредитна карта, която съчетава уникална визия, невероятни привилегии и отлични условия за всеки неин притежател. Луксозното платежно средство е създадено чрез специална изработка с минималистичен стил в черно и сребро и символа за безкрайност, който отговаря изцяло на визията на модерните потребители и е забележителен аксесоар, разкриващ нови хоризонти. Освен впечатляващия си вид, с нея клиентите имат достъп до целият пакет от услуги като потребители на Програмите за Premium банкиране, както и много отстъпки в реномирани ресторанти, хотели и други обекти; безплатен достъп до високоскоростен интернет, който се предлага на различни летища, в хотели, както и в над милион обществени места в целия свят, благодарение на Voingo Wi Fi; безплатна застраховка



„Помощ при пътуване“ с високо покритие до 200 000 евро при пътуване извън страната; достъп до Concierge услугата „Персонален асистент“, която спестява време, като им помага в организацията на резервации за хотели по света, ресторанти, билети за събития, пътувания и много други.

ИНОВАТИВЕН PREMIUM BANKING ЦЕНТЪР ВЕЧЕ И В БУРГАС



Най-новият Premium Banking център на Пощенска банка отскоро посреща своите ексклузивни клиенти в Бургас. Специализираното пространство е ситуирано в красивата морска част на града – пристанищния комплекс Дас Марина Бургас, а потребителите могат да се възползват от всички удобства, които то предлага. Висок стандарт на обслужване в съчетание с максимално дискретна обстановка за банкиране са в допълнение към предимствата му.

Повече информация за услугите на Premium банкирането, може да бъде открита на сайта www.postbank.bg, както и чрез Premium Call Center на Пощенска банка.

СВЕТИЛИЩЕТО НА СКОРОСТТА

THE SANCTUARY OF SPEED

От 50-ата годишнина на BMW M до невероятното завръщане на парализирания Уейн Рейни, Фестивалът на скоростта в Гудууд е събитие без аналог

Първото, което ще ви удиви на Goodwood Festival of Speed, не са свръхбързите суперколи, смайващо редките класици като Bugatti 57 Atalante, или пък фактът, че на оградата точно до вас небрежно се е подпрял Джей Кей от Jamiroquai. Първото нещо, което ще ви изуми в най-престижното събитие за спортни автомобили в света, е размерът на паркингите. И на къмпингите. Километър след километър каравани, кемпери, палатки и просто паркирани автомобили: мястото спокойно би могло да послужи за лагер на цялата българска армия. След което се сещам, че понастоящем българската армия наброява малко над 20,000 души - а в Гудууд дневната посещаемост е ограничена на... 150,000.

From the 50th anniversary of the BMW M to the incredible return of the paralyzed Wayne Rainey, the Goodwood Speed Festival is an unparalleled event

The first thing that will amaze you at the Goodwood Festival of Speed are not the ultra-fast supercars, the astonishingly rare classics like the Bugatti 57 Atalante, or the fact that Jay Kay from Jamiroquai casually leans against the fence right next to you. The first thing that will amaze you at the most prestigious event for sports cars in the world is the size of the parking lots. And the campsites. Kilometer after kilometer of caravans, campers, tents and just parked cars: the place could easily serve as a camp for the entire Bulgarian army. Then I remember that currently the Bulgarian army numbers a little over 20,000 people - and in Goodwood the daily attendance is limited to... 150,000.





В ДНЕШНИЯ СИ ВИД Фестивалът на скоростта датира от 1993, когато Чарлз Хенри Гордън-Ленъкс, херцог Ричмънд, решил да възстанови славните традиции в родовото имение. Отначало като еднодневно събитие, после, заради растящия интерес, като двудневно - събота и неделя, а напоследък фестивал се простира в цели четири дни, започвайки още от четвъртък сутрин.

Самото имение Гудууд се простира на 4,900 хектара в Съсекс, в най-югоизточната част на Англия, и е напълно подходящо за мащабите на това, което се случва тук в рамките на четири дни всеки юни. Всъщност - почти всеки юни, защото през 2020 фестивалът бе отменен заради правителствените мерки срещу Covid-19, а през 2021 се проведе чак през октомври, при това - без публика.

Това е едната причина тазгодишното издание да се отличава от предишните, дори от онези преди пандемията: интересът е рекорден. Лишени от зрелището в продължение на две години, сега феновете са твърдо решени да си наваксат, и билетите са разграбени много седмици преди началото на фестивала. Въпреки че никак не са евтини. Най-гостъпният, само за един ден, започва от 47 лири (106 лева). Луксозните четиридневни пакети с настаняване и място в специалните ложи са от порядъка на 7-8 хиляди евро на човек.

IN ITS CURRENT FORM, THE FESTIVAL OF SPEED dates back to 1993, when Charles Henry Gordon-Lennox, Duke of Richmond, decided to restore the glorious traditions of the family estate. At first as a one-day event, then, due to the growing interest, as a two-day event - Saturday and Sunday, and nowadays the festival stretches for four days, starting on Thursday morning.

Goodwood Estate itself stretches over 4,900 hectares in Sussex, in the south-east of England, and is perfectly suited to the scale of what happens here for four days every June. In fact - almost every June, because in 2020 the festival was canceled due to government measures against Covid-19, and in 2021 it was held only in October, with no spectators.

This is one reason this year's edition differs from previous ones, even from those before the pandemic: interest is record-breaking. Deprived of the spectacle for two years, fans are now determined to catch up, and tickets have been looted many weeks before the festival. Although they are not cheap at all. The most affordable daily admission starts at 47 pounds (106 leva). The luxury four-day packages with hospitality and a place in the special lounges are in the range of 7-8 thousand euros per person.







ВТОРАТА ПРИЧИНА ГУДУУД 2022 да изпъкване, че бе избран като най-подходящото място за отпразнуване на 50-ата годишнина на BMW M. Легендарното поделение на баварците за спортни автомобили се ражда през май 1972 като скромна работилница с 35 служители, създадена да подготвя единични бройки за състезанията. Чак в края на 70-те на пазара се появява първата М-кола, предназначена за широка публика.

Сегашният CEO на BMW М Франк ван Миъл разказва почти анекдотична история как в Мюнхен се е родила идеята да разширят фокуса от пистовите машини върху спортни автомобили за широката публика. В края на 70-те години ръководител BMW е Еберхард фон Кюнхайм - легендарна фигура, превърнала компанията от скромен производител с едва около 20,000 работници в днешния глобален гигант с над 120,000 души персонал и заводи на пет континента.

Фон Кюнхайм обича високите скорости и се вози в новото BMW Серия 7. Охраната му, с обикновена Серия 5, често не успява да го следва - госта притеснително по времето на най-големия разцвет на печално известната терористична група "Фракция Червена Армия", убила няколко от водещите индустриалци на Западна Германия. Затова на BMW Motorsport е възложено да тунингова колите на охраната. "Това ги е довело до дискусията дали човек наистина се налага да избира между спортен автомобил и удобен седан. И отговорът на това е "не" - защото ние можем да предложим и двете едновременно", казва ван Миъл. "Това е било и продължава да е една от рецептите за успеха ни. BMW М еволюира с тази тясна връзка между моторния спорт и масовото производство".

THE SECOND REASON FOR GOODWOOD 2022 to stand out is that it was chosen as the most suitable place to celebrate the 50th anniversary of the BMW M. The legendary Bavarian sports car division was born in May 1972 as a modest 35-employee workshop set up to prepare single units for competitions. It was not until the late 1970s that the first M-car for the general public appeared on the market.

The current CEO of BMW M, Frank van Meel, tells an almost anecdotal story of how the idea was born in Munich to expand the focus from track machines to sports cars for the general public. In the late 1970s, BMW was led by Eberhard von Kunheim, a legendary figure who turned the company from a modest manufacturer with only about 20,000 workers into today's global giant with more than 120,000 employees and factories on five continents. Von Kunheim loved high speeds and was driven in the new BMW 7 Series. His bodyguards, with a regular 5 Series, often failed to follow him - quite disturbingly during the heyday of the infamous terrorist "Red Army Faction", which killed several of West Germany's leading industrialists. That's why BMW Motorsport has been tasked with tuning security cars. "This has led them to discuss whether one really has to choose between a sports car and a comfortable sedan. And the answer is no - because we can offer both at the same time," says van Meel. "This has been and continues to be one of the recipes for our success. The BMW M has evolved with this close link between motorsport and mass production."









САМИЯТ ВАН МИЙЛ ДОБАВИ ОЩЕ ЕДНА СЪСТАВКА към рецептата: той бе човекът, категорично настоял за въвеждането на система за задвижване на четирите колела в М-моделите вместо традиционното задно предаване. Пуританите го критикуваха остро, но няколко години по-късно резултатите са неоспорими: през 2021 BMW М прогаде рекордните 163,542 бройки. Сега холандецът се подготвя за дори по-голямо предизвикателство, което още повече ще напрегне традиционните почитатели на BMW М: да направи бранда електрически. Голямата премиера в Гугууг - първото по рога си BMW М3 Touring - всъщност ще е предпоследната кола с чисто бензинов двигател на компанията; задаващото се тази есен ново BMW М2 ще е последната. След това пътят е към хибриди и чисти електромобили.

Добра илюстрация е другата премиера тук: на BMW М Hybrid V8, с който компанията смята да участва в шампионата на IMSA и, по всяка вероятност, в 24-те часа на Льо Ман. С класически бензинов V8 и електрическа система, тази машина изглежда като най-доброто от двата свята. И е достоен наследник на легендарните състезателни автомобили на BMW М. Които, естествено, също са тук: BMW 3.0 CSL, BMW М1 Просар от края на 70-те, BMW 3 Series Е90 от Световния шампионат за туристически автомобили, и, не на последно място, BMW V12 LMR, което спечели Льо Ман през 1999. Тук е също и Brabham BMW BT52 - болидът, с който Нелсон Пике спечели шампионата във Формула 1 през 1983. Зад волана е Педро, синът на Нелсон. А само на няколко метра, в двора на някогашната гугуугска конюшня, са събрани всички актуални електромобили на BMW: новото i7, iX1, iX, i4...

VAN MEEL HIMSELF ADDED another ingredient to the recipe: he was the man who strongly insisted on the introduction of an all-wheel drive system in the M-models instead of the traditional rear-wheel drive. The puritans criticized it sharply, but a few years later the results are undeniable: in 2021 BMW М sold a record 163,542 units. Now the Dutchman is preparing for an even bigger challenge, which will further strain traditional BMW М fans: to make the brand electric. The big premiere in Goodwood - the first of its kind BMW М3 Touring - will actually be the penultimate car with a purely petrol engine of the company; the new BMW М2 coming this autumn will be the last. Then the road is to hybrids and pure electric cars.

A good illustration is the other premiere here: the BMW М Hybrid V8, with which the company intends to participate in the IMSA championship and, in all likelihood, in the 24 hours of Le Mans. With a classic V8 petrol and electric system, this machine looks like the best of both worlds. And it is a worthy successor to the legendary racing cars of the BMW М. Which, of course, are also here: the BMW 3.0 CSL, the BMW М1 Procar from the late 70's, the BMW 3 Series Е90 from the World Touring Car Championship, and, last but not least place, BMW V12 LMR, which won Le Mans in 1999. Here is also Brabham BMW BT52 - the car with which Nelson Piquet won the Formula 1 championship in 1983. Behind the wheel is Pedro, Nelson's son. And just a few meters away, in the yard of the former Goodwood stables, are all the current BMW electric cars: the new i7, iX1, iX, i4...

BMW НЕ Е ЕДИНСТВЕНАТА КОМПАНИЯ, която показва такава трансформация в Гудууд. За пръв път в историята на фестивала площта, отделена на електрически коли, не отстъпва на тази за суперколите. Тук са две отдавна чакани електрически премиери от Америка: на пикапа на Rivian и на Lucid Air, "убиеца на Tesla". Редом с тях е възроденото, вече чисто електрическо Renault 5, а също новият Fisker Ocean, GV60 - първият електрически модел на Genesis, премиум марката на Hyundai. Тук е и Next eGO - електромоделът, който съвсем скоро трябва да се произвежда в Ловеч. Дребното градско автомобилче предизвика снисходителни коментари в България, където колата все още масово се смята за протеза за самочувствието (колкото по-голяма, толкова по-добре). Но тук интересът към него е такъв, че се налага да чакаме десетина минути, за да се доближим. Все пак, както подобава на един Фестивал на скоростта, повечето показани електро-мобили са на другия полюс: като например новото Porsche Taycan GTS Sport Turismo с неговите 598 коня, или Ford Supervan, който уж е базиран на обикновения електрически Transit, но има четири електромотора, почти 2000 коня мощност и ускорение от 0 до 100 км/ч, по-бързо и от това на Bugatti Chiron.

BMW IS NOT THE ONLY COMPANY to show such a transformation in Goodwood. For the first time in the history of the festival, the area allocated to electric cars is not inferior to that for supercars. Here are two long-awaited electric premieres from America: the pickup of Rivian and Lucid Air, the "Tesla killer". Along with them is the revived, now purely electric Renault 5, as well as the new Fisker Ocean, and also GV60 - the first electric model of Genesis, Hyundai's premium brand. Here is Next eGO - the electric car that should be produced in Lovech very soon. The small city car provoked condescending comments in Bulgaria, where the car is still widely considered a prosthesis for self-confidence (the bigger the better). But here the interest in it is such that we have to wait ten minutes to get closer. However, as befits a Speed Festival, most of the electric cars on display are at the other pole: such as the new Porsche Taycan GTS Sport Turismo with its 598 horsepower, or the Ford Supervan, which is supposedly based on the regular electric Transit but has four electric motors, almost 2000 horsepower and acceleration from 0 to 100 kph, faster than that of the Bugatti Chiron.





В СЪСЕДСТВО Е И ОГРОМНАТА ПАЛАТА

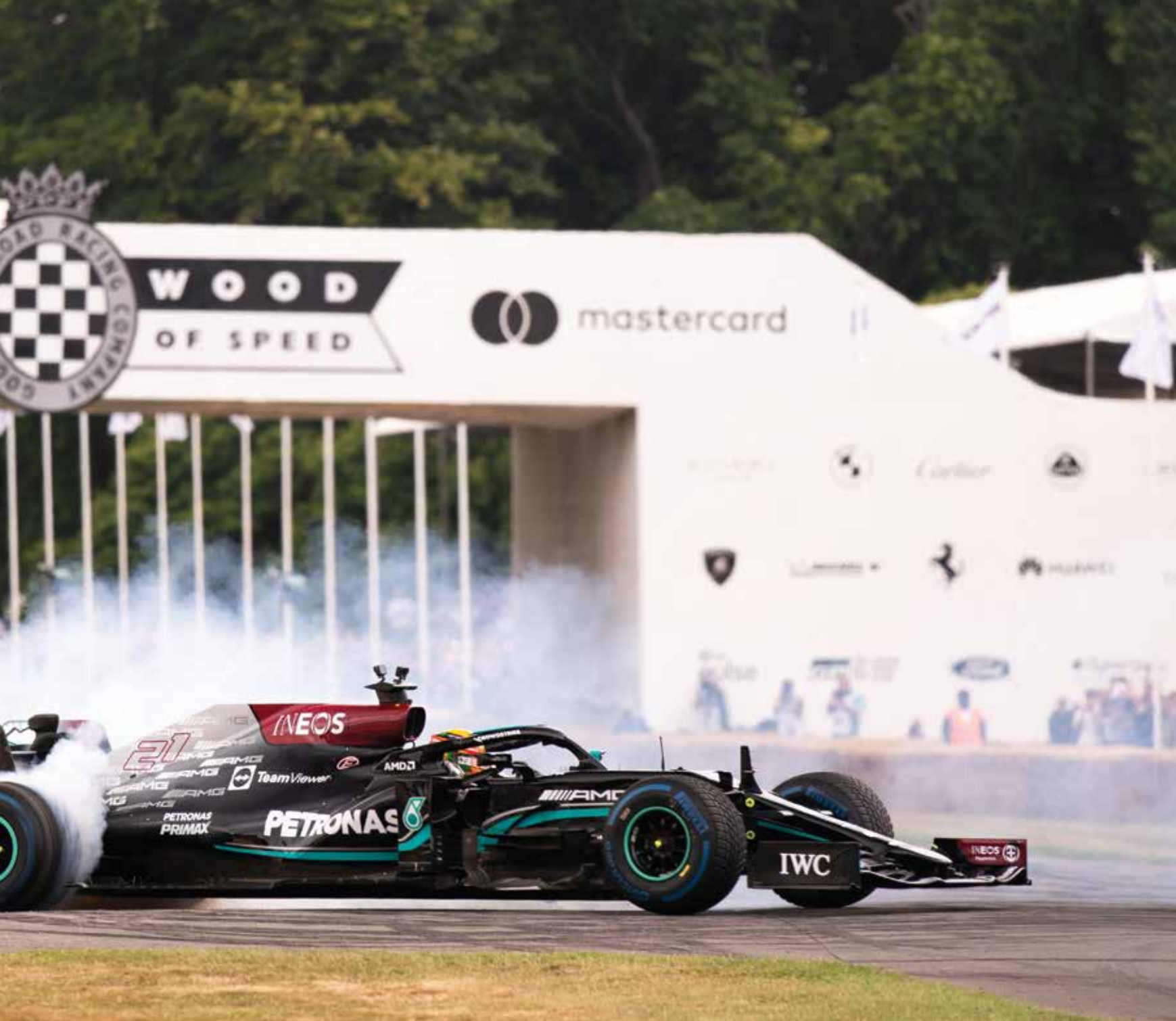
на Future Lab, където няма да видите автомобили, но за сметка на това има безброй решения за бъдещето във всички области на живота: от холографски проектори и новия TESLASUIT за влизане в метавселената, до напълно автономните (и даже леко стряскащи) роботи на Boston Dynamics. Дори и NASA си има свой щанд, където е изложен свръхреалистичен модел на космическия кораб Orion. С ръка на сърце трябва да признаем, че даже той не впечатлява толкова, колкото хиперколите в Michelin Supercar Run - удивително събиране на 52 от най-бързите, високотехнологични и арогантни превозни средства на четири колела в света. Включително Aston Martin Valkyrie AMR Pro, Bugatti Chiron SuperSport 300+, Czipinger 21C, новото Ferrari 296 GTB, T.50 на гениалния Гордън Мъри, Koenigsegg Jesko Absolut, Lamborghini Aventador Ultimae, McLaren Artura, Pagani Huayra R, Mercedes AMG One (първи контакт с широка публика), Porsche 911 by Singer, Rimac Nevera... Спокойно можете да прекарате тук целия ден - но пък тогава няма да ви остане време за впечатляващата колекция от класически автомобили, за легендите от рали "Дакар" и група В на Световния рали шампионат, както и за болидите на петте отбора от Формула 1, които участват в Гудууд тази година. И покрай които край пистата се мяркат много познати лица: сър Джеки Стюарт, Найджъл Менсъл, Джаки Икс, Мика Хакинен, Деймън Хил, Дженсън Бътън...

NEXT TO THE HUGE HALL OF THE FUTURE LAB, where you will not see cars, but countless solutions for the future in all areas of life: from holographic projectors and the new TESLASUIT to enter the metaverse, to fully autonomous (and even slightly shocking) robots of Boston Dynamics. Even NASA has its own booth, where a super-realistic model of the Orion spacecraft is on display. We have to admit that even Orion is not as impressive as the hypercars in the Michelin Supercar Run



- an amazing collection of 52 of the fastest, most high-tech and arrogant four-wheelers in the world. Including Aston Martin Valkyrie AMR Pro, Bugatti Chiron SuperSport 300+, Czipinger 21C, the new Ferrari 296 GTB, T.50 of the genius Gordon Murray, Koenigsegg Jesko Absolut, Lamborghini Aventador Ultimae, McLaren Artura, Pagani Huayra R, Mercedes-AMG One, Porsche 911 by Singer, Rimac Nevera... You can spend the whole day here - but then you will not have time for the impressive collection of classic cars, the legends of the Dakar Rally and Group B of the World rally championship, as well as for the cars of the five Formula 1 teams participating in Goodwood this year. And along which many famous people can be seen along the track: Sir Jackie Stewart, Nigel Mansell, Jackie Ickxx, Mika Hakkinen, Damon Hill, Jenson Button ...









ДРУГОТО, КОЕТО НЕ БИВА ДА ПРОПУСКАТЕ, е шоу програмата. Защото Фестивалът на скоростта не е просто огромно събиране на интересни хора и автомобили, а и старателно подготвено забавление, в което няма да ви оставят да скучаете и за миг. Докато почистват пистата между няколко зрелищни демонстрации, е ред на Кралските военновъздушни сили да покажат най-новите си самолети - и удивителните си умения. Не сме гледали новия "Топ Гиър", но се съмняваме да е по-атрактивен от въздушното шоу в Гудууд. А след него идва редът на кулминацията в програмата за четвъртък. Уейн Рейни, легенда в моторния спорт, три пъти световен шампион по мотоциклетизъм в клас 500 куб. см в началото на 90-те, ще се качи на своята Yamaha за пръв път от 29 години насам.

THE OTHER THAT YOU SHOULD NOT MISS is the show program. Because the Festival of Speed is not just a huge gathering of interesting people and cars, but also carefully prepared entertainment that will not let you get bored for a moment. As they clear the runway between several spectacular demonstrations, it's time for the Royal Air Force to show off its latest aircraft - and their amazing skills. We haven't seen the new "Top Gear", but we doubt it will be more attractive than the air show in Goodwood. And then comes the climax of Thursday's program. Wayne Rainey, a motorsport legend, three-time world champion in the 500cc class in the early 1990s, will be riding his Yamaha for the first time in 29 years.

РЕЙНИ МОЖЕШЕ ДА Е И ЧЕТИРИКРАТЕН

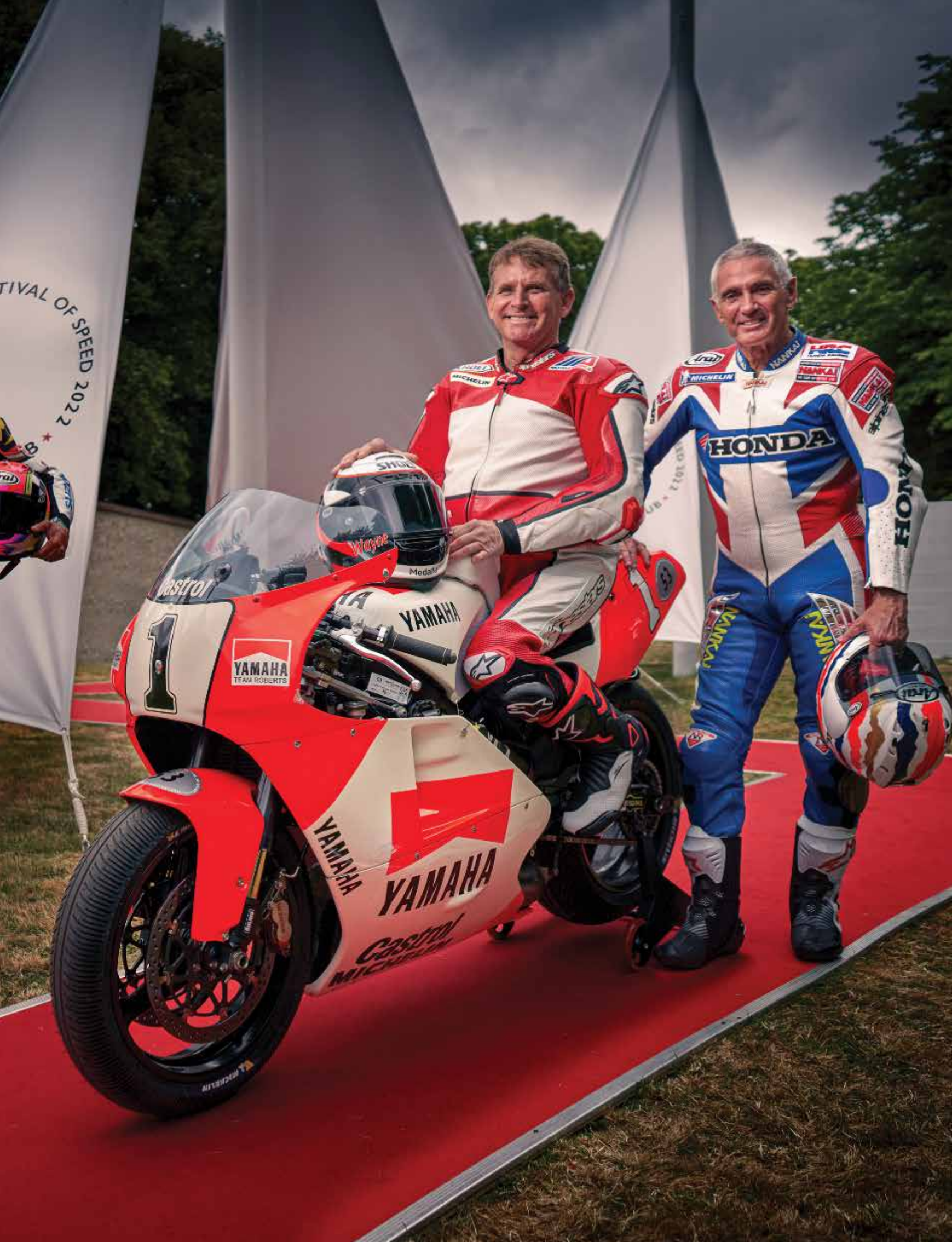
ШАМПИОН: през 1993 водеше с 11 точки в първенството, когато в злощастна катастрофа на "Мизано" в Италия си счупи гръбнака и остана парализиран от кръста надолу. Сега, подкрепян от ментора си Кени Робъртс старши и от още две легенди от 90-те - Кевин Шванц и Мик Дуън, ще се качи отново на мотора си. Експериментът е опасен: Уейн може да контролира мотоциклета само с ръце. При евентуално падане каишите, с които е привързан към мотора, го обричат на сериозни проблеми. Разбира се, цялата каскада съвсем не е толкова импровизирана и рискована, колкото я представя коментаторът в Гудууд. Минаването по трасето е репетирано неведнъж; Рейни се старае да не поема никакви рискове и кара предпазливо. Но въпреки това след финала в очите му има сълзи. Това е чудесно обобщение за духа на Фестивала на скоростта в Гудууд: той е старателно режисирано, много професионално изпълнено и комерсиално насочено шоу. Но нито за миг няма да ви накара да съжалите, че сте отишли. А повторното минаване през гигантските паркинзи и палаткови лагери на тръгване ни вдъхва увереност, че каквото и да носи бъдещето за автомобилите - електрификация, безпилотно управление или още някаква технологична революция - любовта ни към тях едва ли ще отмре.

RAINEY COULD HAVE BEEN A FOUR-TIME

CHAMPION: in 1993 he was leading by 11 points when he broke his spine in an unfortunate Misano crash in Italy and was paralyzed from the waist down. Now, backed by his mentor Kenny Roberts Sr. and two other 90s legends, Kevin Schwantz and Mick Doohan, he will get back on his bike. The experiment is dangerous: Wayne can only control the motorcycle with his hands. In the event of a fall, the straps with which it is attached to the motorcycle doom him to serious problems.

Of course, the whole stunt is not as improvised and risky as the commentator in Goodwood would like us to think. Passing along the route has been rehearsed more than once; Rainey tries not to take any risks and drives cautiously. However, there are tears in his eyes after the final. This is a great summary of the spirit of the Goodwood Festival of Speed: it is a carefully directed, very professionally executed and commercially oriented show. But it won't make you regret coming here for a second. And re-passing through the giant parking lots and tent camps gives us confidence that whatever the future holds for cars - electrification, automated drive or some other technological revolution - our love for them is unlikely to die.







ТОСКАНСКИ ИДИЛИИ TUSCANY IDYLLS

За да усетите магията на тази неповторима област, трябва да се откъснете за малко от презръдката на Флоренция

Повечето посетители на най-живописната италианска област стигат само до Флоренция. Градът, от който тръгва ренесансът, наистина има безброй прелести - но трябва някак да се изтръгнете от тях, ако искате да усетите истинския, неподправен провинциален чар на Тоскана. Заоблени хълмове, покрити с лозя и маслинови горички, ослепително синьо небе и кипариси, които стоят сякаш на стража край идиличните фермички: за да видите това, най-добре се отправете към средновековните градчета на юг от Сиена.

In order to feel the magic of this unique region, you should take a short break from Florence

Florence has countless beauties, but you should leave them if you want to feel the real, genuine province charm of Tuscany.

Rounded hills covered with vines and olive forests, a dazzling blue sky and cypresses, which act as guards near the idyllic little farms: to see that, you had better head for the medieval town south of Siena.



ДЕГУСТАЦИИ В МОНТЕПУЛЧАНО. Най-добро време да видите това симпатично градче е през май - месеца на отворените винарни. Влизаме в първата изпречила си енотека, подмамени от табелата, която ни обещава да разгледаме цял подземен град. Комплексът от изби е построен върху останките от етруско гробище. Но главната атракция тук е самото вино. Още през XVI век Ланчеро, виночерпецът на папа Павел III, след една продължителна изследователска обиколка обявил местното вино Нобиле за "най-доброто, за синьори". Дегустацията ни убеждава, че нещата не са се променили.

Монтепулчано е изпъстрено и с привлекателни занаятчийски дюкянчета, където можете да си купите всичко - елегантни изделия от ковано желязо, традиционна тосканска керамика, сирене, зехтин. Храната тук е проста, но божествена. Опитайте характерните местни "пичи" - вид паста, която се оформя с дланта на ръката. Много вкусно е и пансанта - филия хляб, гарнирана с варен карфиол, зехтин и оцет. От огромния списък с десерти избираме кантучи - багетови бишкоти, потопени във вино, и латаиоло - нещо като крем карамел.

TASTING IN MONTEPULCIANO. The best time to see this pleasant town is in May – the month of the open wineries. We enter the first Enoteca, lured by a sign that promises we will see an entire underground city. The wine-cellar complex was built on the ruins of an Etruscan graveyard, but the main attraction is the wine itself. As early as the 16th century Lancerio, a bottigliere to Pope Paul III, after a long exploratory tour declared Nobile to be the local wine and called it "the best for signores". Tasting it convinces us that things have not changed. Montepulciano is full of craftsman's shops where you can buy everything - elegant works of wrought iron, traditional Tuscan ceramics, cheese, and olive oil. Food here is simple, but divine. Try the typical local "pici" – a kind of pasta, which is shaped using the palm of the hand. Pansanto is also delicious - a slice of bread dressed with boiled cauliflower, olive oil and vinegar. From the huge list of desserts we choose cantucci – almond biscotti, dipped in wine and lataiolo – similar to flan.









ПАПСКОТО ГРАДЧЕ. Пиенца е плод на амбицията на папа Пий II да превърне родното си селце в спираща дъха ренесансова резиденция. С работата е натоварен знаменитият архитект и скулптор Бернардо Роселино. Новият град е завършен през 1462, но нито възложителят, нито изпълнителят успяват да му се порадват: и двамата умират след по-малко от две години. Творението им обаче продължава да омагьосва и днес (неслучайно е обявено за паметник на ЮНЕСКО). Тесните каменни улички, обсапени с разцъфнали петунии, са просто прелестни - както и многобройните магазинчета. На особена почит тук е Карло Колоди, авторът на "Пиноккио", на когото са посветени множество дървени играчки.

Пиенца е прочута и със своето пекорино - твърдо овче сирене, познато още на етруските и древните римляни. Тук то е особено вкусно, защото пашата на местните овце включва три специфични билки, които не се срещат другаде.

THE POPE TOWN. Pienza is the result of Pope Pius II's ambition to turn his home village into a breathtaking Renaissance residence. The famous architect and sculptor Bernardo Rossellino was given the job. The new town was completed in 1462, but neither the contractor, nor the executor enjoyed it: both of them died less than two years later. Their creation, however, enchants everyone (it is no accident that it was declared a UNESCO monument). The narrow stone streets, full of blooming petunias, are simply marvelous - so are the multiple shops. Carlo Collodi, the author of "Pinocchio", is honored here, and numerous wooden toys are dedicated to him.

Pienza is famous for its Pecorino - hard sheep's cheese, known to the Etruscans and the ancient Romans. Here it is particularly delicious because the pasture of the local sheep includes specific herbs which cannot be found anywhere else.

МОНТАЛЧИНО И НЕГОВАТА КРЕПОСТ.

Пристигайки откъм долината, забелязваме веднага внушителната крепост от XIV век, която добре характеризира Монталчино – средновековен град, построен с военен план, с прави и „бързи“ улици. Входът за крепостта е като едно време – единствен - спомен за времето, когато това място е било оспорвано от Сиена, Флоренция и кой ли още не.

Монталчино се е разстлало меко и плавно върху връх на заоблен хълм. Зелените поля са разнообразени с горички, пресечени от лозя и маслинови гръвчета., а погледът и мислите се губят в далечината на Долината Орча, която те маме да преоткриеш красотата на природата и на уханните аромати.

Запътваме се към Палацо Комунале и високата му кула с идеята да се полюбуваме на прочутата камбана, наречена тук „камбаноне“ (камбанище), която и днес оглася гръмко живота на местните. Напредъкът обаче е бавен заради множеството винарни по пътя ни. Оттук произлиза "Брунело ди Монталчино" - може би най-прочутото и реномирано италианско вино. То е и най-добрият завършек на този ден, посветен на прелестите на зелената Тоскана.

MONTALCINO AND ITS FORTRESS. Coming from the valley we immediately notice the impressive 14th century fortress, which represents Montalcino well. A medieval town built with a military plan, with straight and "fast" streets. The entrance of the fortress is the same as once upon a time – with only one way in – a memory of the times when the place had disputes with Siena, Florence and God knows who else.

Montalcino is spread smoothly and gracefully on a peak of a rounded hill. The green fields are varied with forests, crossed by vines and olive trees. As you look out your thoughts are lost in the distance of the Val d'Orcia, which lures you to discover the beauty of nature and sweet-smelling fragrances.

We head for Palazzo Comunale and its tall tower to enjoy the famous bell, called campanone (a large bell), which still fills the life of the local people. The progress, however, is slow because of the many wineries along the way. This is the birth place of Brunello di Montalcino, perhaps the most famous and celebrated Italian wine. It is the best way to end the day - dedicated to the beauty of green Tuscany.







POSOKA.COM

Ден на независимостта

Празникът на Малдивите

Всяка година на 26 юли малдивците отбелязват един от най-важните си празници. На този ден през 1965 г. малката островна държава защитава своята независимост от Великобритания. Основните тържества се провеждат в Мале, но във всички градове има събития по случая. Те са съпроводени с паради, цветни и забавни церемонии, улични представления. Навсякъде задължително се украсява с множество разноцветни малдивски знамена.

Резервирай своето вълнуващо пътуване на www.posoka.com или се свържи с нас на **0700 17 107**



SUSHI MENU

OCEANUS
AUSTRALIS

#VillaChinka Restaurant Sts. Constantine & Helena Resort +359 882 002 003



Carpe Vita
complex

STS. CONSTANTINE AND HELENA

Оазис спокойствия и комфорта
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

ПРОКЛЯТИЕТО НА ЗВЕЗДИТЕ

Присъжданият от Guide Michelin статус може да увеличи печалбата на всеки ресторант с милиони - но предизвиква също скандали, съдебни дела и дори самоубийства

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография ISTOCK

Нещо безпрецедентно се случи през март тази година във Франция: за пръв път от 122 години справочникът на Michelin за ресторантите бе представен не в Париж, а в емблематичния град Коняк. Директорът на Guide Michelin Гуендал Пуленек обяви, че промяната е в чест на куража и таланта на ресторантьорите, успели да се справят и да заслужат митичните "звезди" въпреки огромните трудности през последните две години. "Въпреки кризата, професията показва колко е жилава. Това бе възможност за професионалистите да преоткрият себе си, да отидат по-далеч, и тъкмо това искахме да подкрепим", обясни Пуленек. Но мнозина виждат в промяната и опит на Michelin да се дистанцира от негативните настроения, които прословутата класация предизвиква в последните години.

ПУБЛИКУВАНЕТО НА ЕЖЕГОДНИЯ Guide Michelin е тежък миг в живота на най-великите готвачи. Хора като Ален Дюкас, Гордън Рамзи и Жоел Робюшон изкарват десетки ми-

лиони евро годишно от кулинарния си гений, но това не им пречи да си губят съня заради тази нищо и никаква червена книжка - слабо илюстрирана, ситно отпечатана, с лаконични до сухост текстове.

Създаден от Андре Мишлен още през 1900 година, гидът първоначално е бил за улеснение на все още редките по онова време автомобилисти - с указания къде могат да си залепят спуканата гума, откъде да се сдобият с гориво и, в добавка, къде да хапнат и да пишат, ако решат да се разхождат извън града. Един век по-късно предназначението на "Червената книжка", както я наричат всички, не се е променило особено. Но значимостта на кулинарната ѝ секция вече надхвърля всякакви представи.

НА НИКАКВА ЦЕНА НЕ МОЖЕТЕ ДА ПОПАДНЕТЕ вътре - това не е рекламен справочник. Селекцията и оценяването на ресторантите е задача на армия от анонимни инспектори, забулени в тайнственост. Едва преди две години корпорацията за пръв път позволи на един от тях да даде интервю за

американски тв канал, при това сниман в сянка и без да се назовава името му - като информатор от организираната престъпност. В гюда попадат само онези ресторанти, които инспекторите смятат за достатъчно качествени. Най-забележителните получават допълнителни звезди - една, две или три (най-високата оценка). За едно заведение получаването на звезда от Michelin се измерва със стотици хиляди евро повишение на оборота. Притежаването на три звезди вече изстрелва собствениците в съвсем друга лига, превръщайки ги в световни знаменитости. Споменатият Ален Дюкас - първият готвач в историята, получавал по три звезди с три различни ресторанта - днес печели над 60 милиона евро годишно.

ПРИ ТОВА ПОЛОЖЕНИЕ НЕ Е ЧУДНО, че всеки собственик на ресторант трепери в навечерието на публикуването на гюда. Разбираемо е и защо изборът на инспекторите предизвиква толкова спорове и обвинения - според някои критерият е твърде завишен,



клони към снобизъм; според други Michelin открито фаворизира вече наложените имена като Дюкас, присъждайки звезди дори на онези техни ресторанти, които не се отличават с чак такова качество. За да тушира напрежението, напоследък справочникът се поотърси малко от снобизма и дори присъди звезда на една улична закусвалня в Сингапур, прочута с пърженото си пиле. Още няколко заведения от този род я последваха. Освен това Michelin въведе и нова оценка - "зелена звезда", която се присъжда на готвачите, налагащи устойчиви модели в ресторантите си.

В ПОСЛЕДНИТЕ ГОДИНИ КЪМ ТЕЗИ УПРЕЦИ се прибавиха и по-сериозни. Няколко от най-именитите "шефове", като Жоел Робюшон, Ален Сенгеран, Оливие Рьолингер и Себастиен Бра, се отказаха демонстративно от статуса си в Michelin заради стреса, на който ежегодните проверки ги подлагат. През 2003 Бернар Лоазо се самоуби и мнозина до днес са убедени, че това е било заради

СИМВОЛИТЕ

В Guide Michelin заведенията се оценяват с няколко различни символа - за по-голяма яснота и за икономия на място. Най-важните:

- **1 звезда:** "много добра кухня в своята категория".
- **2 звезди:** "отлична кухня, заслужава си да се отклоните".
- **3 звезди:** "изключителна кухня, заслужава специално да пътувате до там".
- **Bib Gourmand:** бележи ресторанти, предлагащи "добра храна на умерена цена" (с различен таван за различните страни, но обикновено около 35 евро на човек). Bib е съкращение от Bibendum, официалното име на прословутото човече от гуми на Michelin.
- **Вилница и лъжица: оценява** (от 1 до максималното 5) нивото на комфорт в ресторанта.
- **грозде:** за ресторанти, предлагащи "интересни по някакъв начин" селекции вина и други напитки.

опасенията, че ресторантът му ще загуби трите си звезди. През 2016 още един голям готвач - швейцарецът Беноа Виолет - сложи край на живота си само ден преди излизането на справочника. А през 2020 инспекторите на Michelin шокираха и най-верните си фенове, като след близо 6 десетилетия отнеха една от трите звезди на Auberge du Pont de Collonges след смъртта на легендарния му главен готвач Пол Бокюз. Година преди това Марк Веира дори даде справочника под съд, след като загуби третата си звезда само 12 месеца след присъждането ѝ. Веира загуби делото, но се заклани никога да не допусне отново инспектор в ресторантите си. Но като цяло, независимо от упреците, оценката на френския справочник се радва на всеобщо уважение. Както обясни преди време прочутият готвач Алън Мърчисън пред The Guardian, "всеки инспектор на Michelin, когото съм срещал, може да ми цитира по памет и с детайли всяко ястие, което съм му приготвял преди три или пет години. Тези хора наистина са професионалисти". ■



The Curse of the Stars

Guide Michelin status can increase the profits of any restaurant by millions - but it also causes scandals, lawsuits and even suicides

By KALIN ANGELOV / Photography ISTOCK

Something unprecedented happened in March this year in France: for the first time in 122 years, Michelin's restaurant guide was presented not in Paris but in the iconic city of Cognac. Guide Michelin director Gwendal Poullennec said the change was in honor of the courage and talent of the restaurateurs, who managed to cope and deserve the mythical "stars" despite the enormous difficulties of the last two years. "Despite the crisis, the profession has shown how tough it is. It was an opportunity for professionals to rediscover themselves, to go further, and that is exactly what we wanted to support," Poullennec explained. But many see the change as an attempt by Michelin to distance itself from the negative sentiments that the notorious ranking

has provoked in recent years.

THE ANNUAL PUBLISHING of the Michelin Guide is a difficult moment in the lives of even the greatest chefs. People like Alain Ducas, Gordon Ramsey and Joel Robuchon make tens of millions of Euros annually from their culinary genius, but that does not preclude their losing sleep over an unassuming, unimpressive red booklet – only slightly illustrated, printed in small print, and with concise and dry texts. This booklet is the Michelin Guide, the proverbial tourist guide from the French automobile tire manufacturer.

Created by Andre Michelin back in 1900, the guide was originally intended to make life easier for the still rather few car drivers – with

information about where they can patch their flat tires, where they can purchase fuel and, as an additional piece, where they could eat and drink if they decide to take an out of town trip. A century later the purpose of the Red Book, as it is known, has not changed much. But the significance of its culinary section has passed all expectations long ago.

You cannot buy your way in no matter the price – it is not an advertisement reference guide. The selection and evaluation of restaurants is the task of an army of anonymous inspectors, veiled in secrecy. The corporation finally allowed one of them to give an interview to an American TV station only two years ago, but shot in silhouette and without mentioning his name – like an informant against organized crime.

20 Az-jenata.bg
години



Кулинарна рубрика



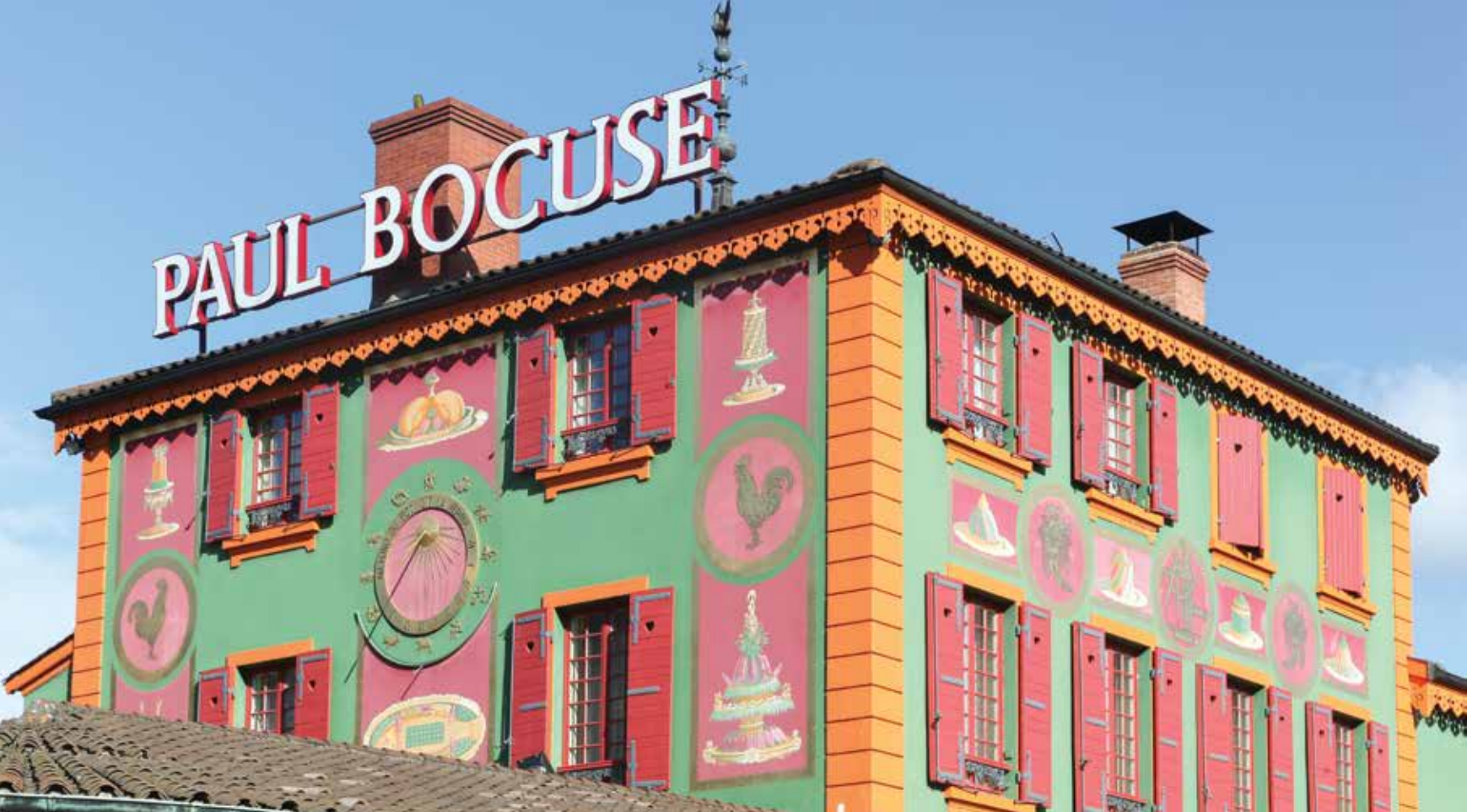
Здраве и красота



Всичко за зодиите



Обзавеждане на дома



ONLY THOSE RESTAURANTS, which the inspectors regard as well qualified, are included in the guide. The most remarkable receive additional stars – one, two or three (the highest grade). For an eating establishment, receiving a star from Michelin can amount to hundreds of thousands of Euros in increased revenue. Having three stars means the owners are being propelled into a completely different league, transforming them into worldwide celebrities. The aforementioned Alain Ducas, the first chef in history to receive three stars at three different restaurants, receives more than 60 million Euros annually now.

Under such circumstances it is no wonder that restaurant owners tremble on the eve of the guide's publication. It is also understandable why the inspectors' choices cause so many arguments and accusation; according to some, the criteria are too high and tend toward snobbiness. According to others, Michelin openly favors already established names like Ducas, awarding stars to restaurants of theirs which have not stood out with such quality.

To ease the tension, the guide has recently shaken off a bit of snobbery and even awarded a star to a street diner in Singapore, famous for its fried chicken. Several other establishments of this kind followed suit. In addition, Michelin has introduced a new rating - "green star", which is awarded to chefs who impose sustainable models in their restaurants.

IN RECENT YEARS, more serious criticisms have been added. Several of the most famous "chefs", such as Joel Robuchon, Alain Senderens, Olivier Röhlinger and Sebastien



Bras, have demonstratively given up their status at Michelin due to the stress to which the annual inspections subject them. Bernard Loiseau committed suicide in 2003, and many are still convinced that this was due to fears that his restaurant would lose its three stars. In 2016, another great chef - the Swiss Benoit Violier - ended his life just a day before the release of the guide. And in 2020, Michelin inspectors shocked their most loyal fans by taking away one of the three stars of the Auberge du Pont de Collonges after nearly 6 decades, following the death of its legendary chef Paul Bocuse. A year

earlier, Marc Veyrat had even sued the directory after losing his third star just 12 months after receiving it. Veyrat lost the case, but threatened never to allow an inspector in his restaurants again.

But, in general, regardless of the rebukes, the grades from the French reference guide enjoy universal respect. As the famous chef, Allen Murchison, recently explained to The Guardian, "Every one of Michelin's inspectors, who I have met, could recite from memory and in detail every dish I had prepared for him three or even five years ago. These people are true professionals".

SYMBOLS

Restaurants are graded using a variety of symbols in the Michelin Guide for greater clarity and economy of space. The most important are:

- 1 star: "very good cuisine in its own category".
- 2 stars: "excellent cuisine, deserving of your visit".
- 3 stars: "exceptional cuisine, worth making a special trip to visit".
- Bib Gourmand: notes restaurants, which offer "good food at a moderate price" (this limit varies from country to country, but normally around 35 Euros per person). Bib is an abbreviation for Bibendum, the official name of the famous Michelin tire man.
- fork and spoon: grades (from 1 to a maximum of 5) the level of comfort in the restaurant.
- grapes: for restaurants offering a selection of wine or other drinks which are "interesting in some way". ■

 puls.bg

ПУЛСЪТ НА
ЗДРАВЕТО



PULS.BG ЧАСТ ОТ INVESTOR MEDIA GROUP

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.



ПРЕВОЗ НА БЕЗПЛАТЕН БАГАЖ В ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР

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

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

ТАРИФИ БЕЗ РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

Класа на обслужване – икономична класа

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

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

ТАКСИ ЗА БАГАЖ

Първи брой регистриран багаж до 23 kg и до 158 cm*:

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

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

Такса 15 EUR – Варна, Бургас

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

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

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

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

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

ТАРИФИ С РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

ПО МЕЖДУНАРОДНИ И ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

КЛАСА НА ОБСЛУЖВАНЕ – БИЗНЕС КЛАСА

Норма на безплатен багаж - 2 броя ръчен багаж с общо тегло до 15 kg. (размери 55x40x23cm всеки) и 1 дамска чанта/лаптоп, 2 броя регистриран багаж, до 32kg и до 158 cm* всеки

BAGGAGE ALLOWANCE ON BULGARIA AIR FLIGHTS

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

BAGGAGE POLICY ON FLIGHTS OPERATED BY BULGARIA AIR

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

FARES WITHOUT CHECKED BAGGAGE

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

Class of service – Economy class

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

Fees for checked baggage carriage:

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

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

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

Fee 15 EUR - Varna, Burgas

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

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

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

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

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

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

FARES WITH CHECKED-IN BAGGAGE

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

INTERNATIONAL AND DOMESTIC FLIGHTS

CLASS OF SERVICE - BUSINESS CLASS

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

CLASS OF SERVICE - ECONOMY CLASS

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

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

КЛАСА НА ОБСЛУЖВАНЕ – ИКОНОМИЧНА КЛАСА

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

ИЗКЛЮЧЕНИЯ

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

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

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

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

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

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

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

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

***** За да се възползвате от условията ни за превоз на моряци е необходимо билета да бъде издаден в по специална морска тарифа. За повече информация и резервация можете да се обърнете към Центъра за обслужване на клиенти на тел +359 2 4020 400 или на е-мейл callfb@air.bg, бюрата на авиокомпанията в страната и чужбина, както и чрез агентската мрежа.**

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

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

ТАКСИ ЗА СВРЪХБАГАЖ - МЕЖДУНАРОДНИ ЛИНИИ

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

За следните дестинации: Лисабон, Магдуг, Малага, Палма де Майорка, Тел Авив*, Москва, Санкт Петербург, Амстердам, Париж, Лондон* и Барселона таксата е в размер на 60 EUR.

За големина на багажа между 158 см* и 203 см* - цена 70 EUR

За следните дестинации: Лисабон, Магдуг, Малага, Палма де Майорка, Тел Авив*, Москва, Санкт Петербург, Амстердам, Париж, Лондон* и Барселона таксата е в размер на 80 EUR.

За големина на багажа между 203 см* и 280 см* - цена 100 EUR

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

Допълнителна бройка - втори багаж до 23 кг до 158 см* - цена 50 EUR

За следните дестинации: Лисабон, Магдуг, Малага, Палма де Майорка, Тел Авив*, Москва, Санкт Петербург, Амстердам, Париж, Лондон* и Барселона таксата е в размер на 60 EUR

Допълнителна бройка – трети багаж до 23 кг до 158 см* - цена 100 EUR

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

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

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

ТАКСИ ЗА СВРЪХБАГАЖ - ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

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

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

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

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

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

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

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

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

baggage/l+h+w/.

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

EXCEPTIONS

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

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

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

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

Third piece is charged as third excess baggage**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

EXCESS BAGGAGE FEES – INTERNATIONAL FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg – 50 EUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

EXCESS BAGGAGE FEES – DOMESTIC FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg – 15 euros

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

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

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

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

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

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

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

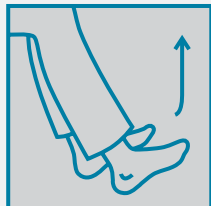
For more information please check Bulgaria Air's website www.air.bg.

ГОТОВИ ЗА ПОЛЕТ

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

FIT TO FLY

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



ХОДИЛА

10 пъти

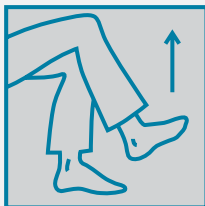
Поставете петите на пода и повдигнете нагоре пръстите на краката. После опрете пода с пръсти и повдигнете петите.



ГЛЕЗЕНИ

15 пъти

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



КОЛЕНЕ

30 пъти

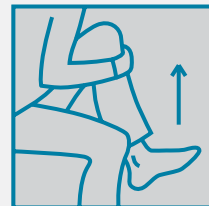
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



РАМЕНЕ

5 пъти

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



КРАКА

10 пъти

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



ГРЪБ И РЪЦЕ

15 пъти

Поставете и двете стъпала на пода и 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 заминаване. 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 заминаване и пристигане кабинният състав на „България Ер“ ще Ви запознае с правилата за безопасност в самолета. Упътването включва сведения за предпазните колани, кислородните маски, изходите, аварийното напускане на самолета, спасителните жилетки. Молим за Вашето внимание по време на демонстрацията. Разгледайте инструкцията за безопасност в самолета, която е в джоба на седалката пред Вас.

КАБИНЕН ЕКИПАЖ

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

ПРИ ПРИСТИГАНЕ

Пазете 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, кремове, лосиони, гелове, парфюми, дезодоранти, спрейове, паста за зъби, лъна за бръснене и не включват медикаменти и бебешки храни за ползване по време на пътуването, но те подлежат на проверка.

Списъкът посочва някои от забранените за пренос предмети, без да бъде изчерпателен. Моля, консултирайте се с летищния персонал за по-пълна информация.

Уважаеми пътници,

В съответствие с директива на Европейската комисия 68/2004 от 15 януари 2004 г., в охраняемите зони на летищата и в ръчния багаж не бива да се слагат предмети, с които е възможно или изглежда възможно да се причини нараняване. Сред забранените предмети са:

всякакви видове огнестрелно оръжие / катапулти и харпуни / имитации на огнестрелно оръжие, в това число детски играчки /оръжейни части, с изключение на уреди за телескопично виждане / пожарогасители / електрошокови уреди / брагви, секири, сатъри, томахапки / 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 и да спазват всички условия на регламент 576/2013. Регламентът е задължителен за всички страни членки на ЕС. По време на check-in документите на любимеца, ще бъдат обстойно проверени. Паспортът трябва да отговаря на общоприетия международен образец.

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

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

When transporting pets in the luggage compartment /AVIH/ there are no limitations in the weight of the animal. The maximum dimensions of the

container are 110 x 65 x 70 cm.

At the weight of the animal and container up to 32 kg, a fee of EUR 100 per direction applies, if the weight is over 32 kg – EUR 140 per direction applies.

Pets' transportation is a subject to compulsory confirmation from the Airline.

Only dogs and cats are accepted for transport. Animal transportation to and from Great Britain is not allowed.

The fighting and dangerous breeds are accepted for carriage

only as cargo.

Passengers willing to travel with a pet (dog or a cat), should get acquainted in advance with the airline's instructions for traveling with pets on www.air.bg as well as to observe and follow all the conditions of Regulation 576/2013. The regulation is mandatory for all EU member countries. During check-in the pet's documents will be thoroughly checked. The passport must comply with the generally accepted international model.

Upgrade to business class, за да е перфектно

„България Еър“ Ви дава възможност да повишите комфорта на своето пътуване благодарение на услугата Upgrade to business class.

Upgrade може да бъде закупен от 24 часа до 40 минути преди излитане, при наличие на свободни места. Освен удобство и комфорт, услугата Ви носи още редица предимства

като приоритетни чекиране и качване в самолета, допълнителен багаж, достъп до бизнес салоните на летищата и бизнес класа кетъринг. Ако сте член на програма FLY MORE, печелите и повече точки.

Важно е да се отбележи, че при полет с прекачване трябва да се спазва разрешението за превоз на багаж и на 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 клиентите на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на callfb@air.bg, както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета или на летището преди полет.

*За отсечката Лондон – София таксата е 100 паунда.

Upgrade to business class to be perfect

Bulgaria Air gives you the opportunity to increase the comfort of your trip with the Upgrade to the business class service.

The Upgrade may be purchased from 24 hours to 40 minutes before scheduled departure in case of availability.

By choosing it you get not only comfort and convenience, but also

priority check-in and boarding in the airplane, additional baggage, access to airport business lounges and business class catering. If you are a member of our frequent flyer program FLY MORE, you earn more points as well.

Please note that in case of a connecting flight, the luggage permit of the other carrier must be checked and observed with.

We also advise you to request UPGRADE at least 2 hours before the departure from Sofia in order

to enjoy catering as part of all the benefits of the service. The Upgrade fee is EUR 50 in direction for domestic flights and EUR 100 in direction for all international flights.

Upgrade can be purchased at our Customer Service Center: +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: callfb@air.bg, and also in the Bulgaria Air offices, through the ticket issuer or at the airport before the flight.



Добавете повече удобство към Вашето пътуване!

Как? Като запазите своето място с допълнително пространство и повече комфорт срещу такса от 20 евро на посока, или изберете своето предпочитано място, близо до изхода, срещу такса от 10 евро на посока. Услугата е налична за директните полети, изпълнявани от авиокомпанията. Сега можете с повече пространство и комфорт са разположени на 3 ред и аварийен изход, а тези на 4

ред можете да резервирате като предпочитани, поради близостта им до изхода и възможността бързо да се отправите към крайната точка или трансферния си пункт. Можете да заявите и заплатите своето място чрез Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на callfb@air.bg, 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 for 10 EUR per flight. The service is available for all direct flights operated by Bulgaria Air. Seats with extra space are located on the 3rd row and emergency exit, while those at 4th row can be booked as a

preferred due to their proximity to the exit point and the availability they provide for the passenger to head straight to his final destination or transfer point.

You can request and prepay your seat by contacting our Customer Service Center at +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: callfb@air.bg, as well as in the Bulgaria Air's offices, through the ticket issuer and at the airport prior to the flight. We recommend you to request the service in advance to make sure we have an available seat

for you and to save time at the airport. It should be considered that here are passengers who cannot be seated in an emergency exit row (some of the seats with extra leg space are situated next to these exits) such as people with physical, mental and hearing impairments and limitations, elderly people, children and babies (including unaccompanied minors (UMNR) and overweight passengers.

*** For Tel Aviv the fee is in USD, for London in GBP, for Zurich in CHF**



Пътуване на деца без придружител

Доверете се на услугата на „България Еър“ за превоз на непридружени деца и бъдете спокойни за своето дете по време на полет!

• За деца на възраст между 3 и 5 г. осигуряваме ескорт – стюард, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, да го придружи по време на всички летищни процедури до качване в самолета, да се погрижи лично за спокойното му пътуване и да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс 50%

от еднопосочната тарифа в М класа и 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.

Детето Ви задължително трябва да носи със себе си валиден паспорт.

Една стюаргеса може да придружава две деца от едно семейство – братя и сестри, които пътуват заедно. За тях се заплаща една УМ такса.

Unaccompanied minors flying

Trust the Bulgaria Air service for unaccompanied minors and let them flying without any worries!

• For children between 3 and 5 years old we provide an escort – flight attendant who will pick up the child from the person who is escorting him/her at the departure airport, will be next to the child during all airport procedures until boarding the plane, personally take care of the child's safe journey during the flight and will hand him/her over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus 50% of

the one-way fare in the M class and two-way airport taxes for the escort flight attendant.

• For children between 5 and 11 years old a staff member is provided to welcome the child from the escorting person at the departure airport, as well as a person to hand him over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus a UM fee of EUR 50 in direction for international flights and EUR 30 in direction for domestic flights. For Sofia – London the fee is EUR 60 and for London – Sofia is GBP 60.

• Per parents request, children between 12 and 18 years old could also take advantage of

the service, against payment of the UM fee. They are provided the same service as for children between 5 and 11 years of age.

In order to take advantage of the service, you should make your inquiry at least two weeks prior to the flight at callfb@air.bg

Your child must carry a valid passport with him/her. One flight attendant can accompany two children from the same family – brothers and sisters who travel together. For them is paid a single UM fee.

THE FACE OF

Bulgaria Air

National Carrier www.air.bg



Airbus A320-214



Airbus A320-214



Airbus A319-112



Boeing 737-300



Embraer 190-100



CODESHARE PARTNERS

Codeshare partnerships are an integral part of Bulgaria Air route portfolio. They enable the airline to provide its customers more frequencies to a particular destination as well as to widen its destinations list at facilitated booking procedure.



SOFIA – MOSCOW
VARNA / BURGAS – MOSCOW



SOFIA – PARIS / VARN
PARIS – NICE / LYON / BORDEAUX



SOFIA – ROME / MILAN / VARN / 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 – ATHENS / LARNACA / VARN / BURGAS
ATHENS – BEYRUT / TEL AVIV / EREVAN / NICE / TBILISI
LARNACA – TEL AVIV



SOFIA – BELGRADE / TEL AVIV / LARNACA / VARN
BELGRADE – GENEVA

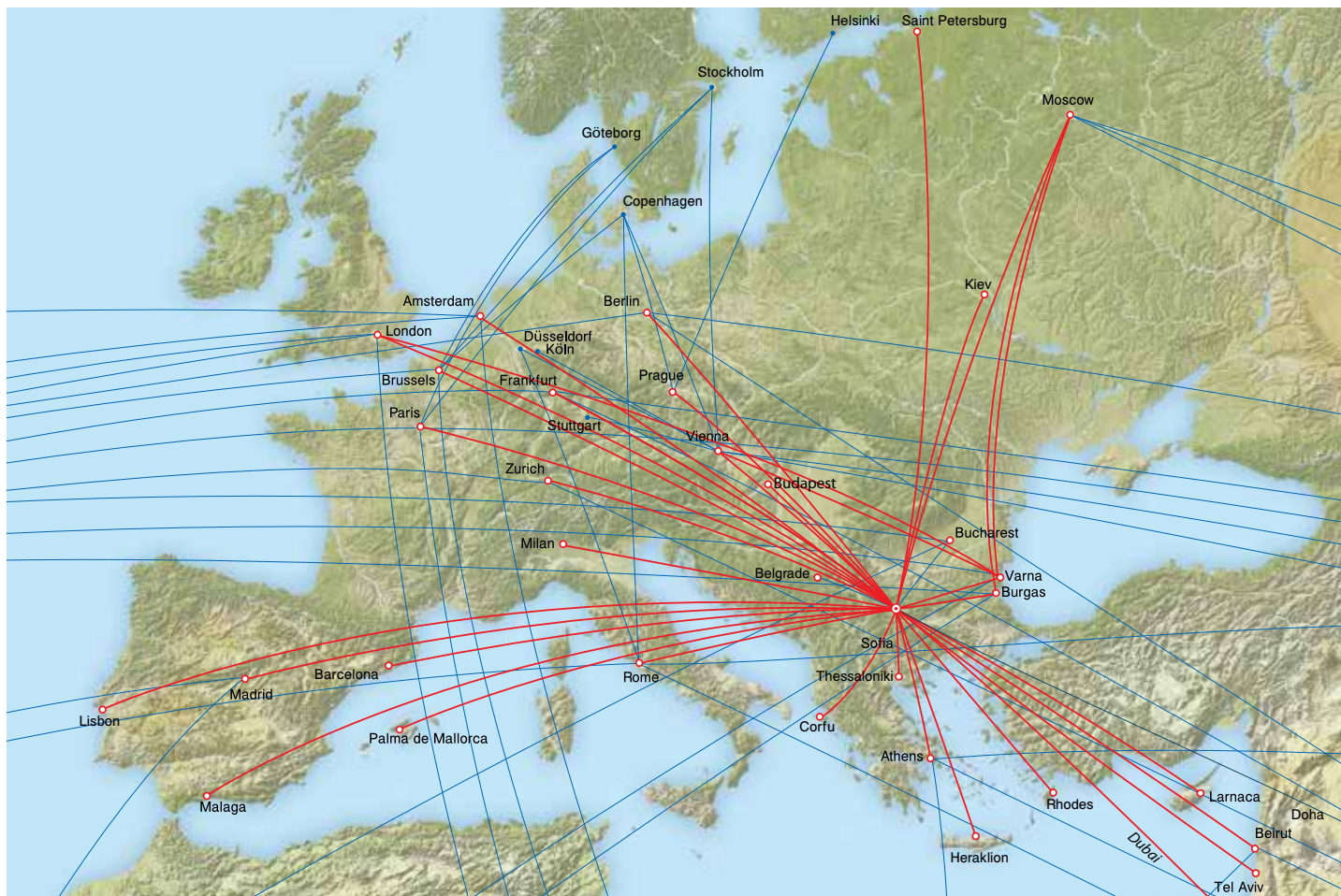


VARNA/BURGAS – SOFIA – BUCHAREST



Sofia – Doha / Bucharest / Varna / Burgas

Дестинации Destinations



CODESHARE PARTNERS

Code share партньорството позволява на авиокомпаниите да предлагат на своите пътници повече полети до дадената дестинация при облекчена процедура за резервация, както на собствените полети, така и на полетите на партньора по маршрута.

The Code share partnership enables airlines to provide for their valuable customers more frequencies to each particular destination at facilitating booking procedure, on every own operated or marketing flight en route.



SPA PARTNERS

Special prorate agreement е сред основните търговски договори, предоставящ на партньорските авиокомпани изключителната възможност да увеличат броя на предлаганите дестинации през даден пункт и да отговарят на търсенето на клиентите с приемливи цени.

The Special prorate agreement is among the basic commercial agreements, giving partner airlines a significant opportunity to enlarge number of global beyond destinations offered in response to customer demands at reasonable prices.



INTERLINE PARTNERS:

Interline agreement позволява взаимното признаване на билетите и по този начин съществено допринася за това двете авиокомпани да могат да предлагат продукта на партньора по редовни линии.

The Interline agreement permits the acceptance of each other's airtickets and that way contributes significantly both airlines to be able to offer customers reciprocally their product on schedule services.



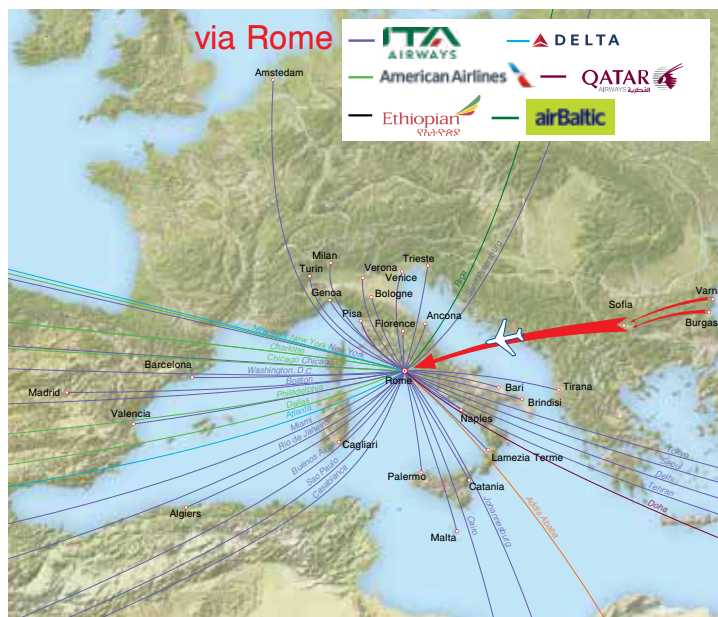
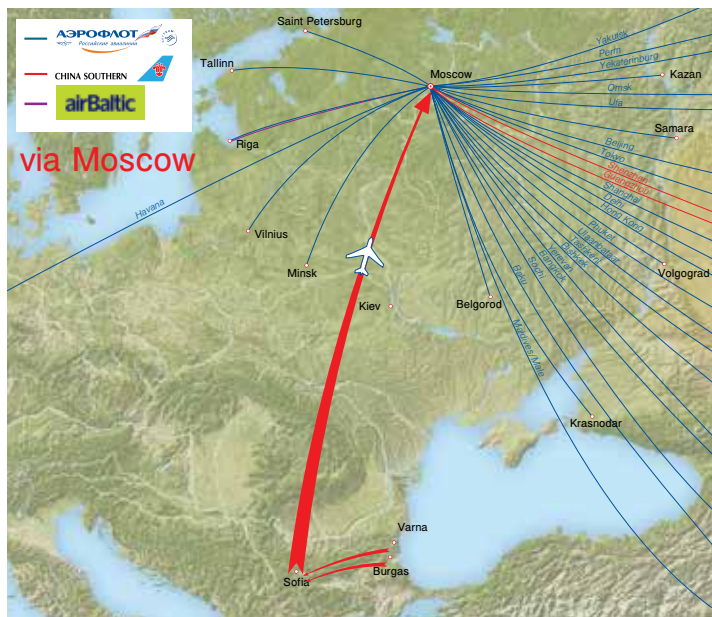
Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори. Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.











Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



БЪЛГАРИЯ ЕЪР: Къде да ни намерите?

BULGARIA AIR: Where to find us?

SOF BOJ VAR 	Customer Service Center 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> <i>Every day 08:00-22:00 Local Time</i>	phone: +359 2 402 04 00 e-mail: callFB@air.bg www.air.bg
	Head office 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i>	fax: +359 2 984 02 03 e-mail: office@air.bg www.air.bg
	Sofia City Office 2 Ivan Vazov Street <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00 - 17:30 Local time</i>	phone: +359 2 402 03 93 e-mail: tickets1@air.bg www.air.bg
	FLY MORE Office 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540	phone.: +359 888 903 943 +359 2 984 02 96 e-mail: flymore@air.bg www.air.bg
	Varna Airport Office Varna Airport Terminal 2, Departures <i>Working hours Opens 2 hours prior</i> <i>to scheduled departure</i>	phone: +359 52 573 321 fax: +359 52 501 039 e-mail: varna@air.bg www.air.bg
	Varna City Office 55, 8-mi primorski polk blvd <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday:</i> <i>09:00 - 17:00 Local time</i> <i>Saturdays customers are served by email</i> <i>and phone from 10:00 to 16:00 Local time.</i>	phone: +359 52 651 101 e-mail: varna_city@air.bg www.air.bg
	Shumen City office Shumen, Patleyna 10 str. <i>Monday-Friday: 09:00-17:00</i>	phone: +359 887 84 01 71 e-mail: shumen@air.bg www.air.bg
BRU 	Belgium, Brussels <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>10:00-19:00 Local Time</i>	phone: +32 470 401 260 e-mail: brussels@air.bg www.air.bg
BER 	Germany, Berlin Bulgarian Air Tour Leipziger str 114/115, 10117 Berlin, Germany <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-18:00 Local Time</i>	phone.: +49 30 2514405 +49 30 2514460 fax: +49 30 2513330 e-mail: info@berlin-bat.de www.air.bg
LON 	United Kingdom, London Airport office Heathrow Ticket Pod 3 (Zone G) Terminal 4 Heathrow Airport TW6 3FB <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:30 - 17:30 Local Time</i>	phone: +44 208 745 9833 +44 788 966 4174 e-mail: LHR@bulgaria-air.co.uk www.air.bg
MOW 	Russia, Moscow City Office 3 Kuznetzkiy Most Str., Moscow, 125009, Russia <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday:</i> <i>09:00-13:00/14:00-18:00 Local Time</i> <i>Saturday: 10:00-14:00</i> <i>(between June and</i> <i>September)</i>	phone: +7 49 5789 9607 e-mail: ticketmow@air.bg moscow@air.bg www.air.bg
	Airport office Sheremetyevo airport, Terminal F, fl. 2, ticket desks 10 and 14 <i>Working hours:</i> <i>Opens 2 hours before flight</i>	e-mail: svoapfb@mail.ru www.air.bg
TLV 	Israel - Tel Aviv Open Sky LTD 25 Ben Yehuda Str. Israel 63806, Tel Aviv <i>Working hours:</i> <i>Sunday - Thursday:</i> <i>09:00-17:00 Local Time</i>	phone: +972 379 51 355 fax: +972 379 51 354 e-mail: annie@open-sky.co.il www.air.bg
USA 	Mailing Address: 1819 Polk St #401 San Francisco, CA 94109 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday 9am - 5pm,</i> <i>Saturday - Sunday 9am -1pm (EST)</i>	phone: 1-855-FLY-TO-BG (359-8624) e-mail: tickets@bulgariaairusa.com www.air.bg
VIE 	Austria, Vienna Intervega Reisen Tiefer Graben 9, A-1010 Wien, Austria <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Thursday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i> <i>Friday</i> <i>09:00-17:00 Local Time</i>	phone: +43 1 5352550 0 900 220013 (domestic line) fax: +431 5352552 e-mail: intervegareisen@aon.at office@intervega.at www.air.bg



Забравете света и открийте своя...



За повече информация и резервации:

+359 888 77 33 44

office@campinggradina.com

reservations@campinggradina.com

www.campinggradina.com



HEAR. SEE. FEEL.

REMASTERING THE HOME CINEMA EXPERIENCE

The customisable home cinema experience delivers vivid image clarity, and a superior range of dynamic sound. Flexibility to build and expand your system over time. Experience it at your local Bang & Olufsen store.