

THE INFLIGHT MAGAZINE

your complimentary copy

146 (10) / 2022

ON AIR  
BULGARIA

## Deindustrialization

ДЕИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ

## The Traps of Demography

НЯМА ЧОВЕК - ИМА ПРОБЛЕМ

## Athens... From a Distance

АТИНА ОТ РАЗСТОЯНИЕ

# BULGARIA AND THE DIGITAL LEAP

Michail Petrov, Chief Executive Officer, Schwarz IT Bulgaria  
Михаил Петров, Главен изпълнителен директор, Schwarz IT България

OVER A  
**MILLION**  
READERS  
PER YEAR!

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



# Доверете се на опита и професионализма



Водещо място  
по приходи и  
обем на пазара



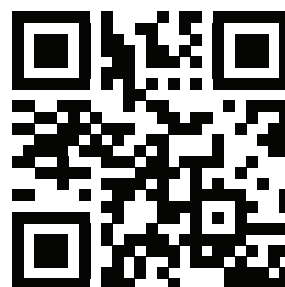
Дългогодишен  
опит на свободен  
пазар



Висококвалифициран  
екип

## Нашата финансова стабилност е гаранция за сигурността на Вашия бизнес!

Бизнесът в България е изправен пред нова реалност – да оцелява в динамична среда, при непрекъснато нарастващи цени, в условията на политическа и икономическа несигурност. Намирането на надежден търговец на електроенергия е гаранция за успешно преминаване през този труден етап.



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



## ВАШАТА ПОЧИВКА ЗАПОЧВА ОЩЕ НА ЛЕТИЩЕТО

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

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

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

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

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

## YOUR HOLIDAY STARTS AT THE AIRPORT

During the busiest months of the year, the increased passenger flow creates conditions for delays in check-in procedures and security checks at all European airports. Arriving on time for an upcoming flight remains a foolproof measure against the many headaches that can mar the start of any summer adventure. Bulgaria Air values the peace and comfort of its passengers. Therefore, the national carrier advises to arrive at the airport at least 3 hours before departure to any of the international destinations to which the airline flies.

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

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

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

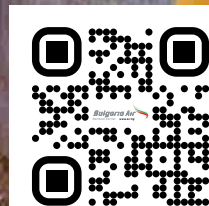


# FLY GOOD PAY LESS

## ПЛАНИРАЙ РАНО, ЛЕТИ ИЗГОДНО!

Закупи билети до 21 дни  
преди полет и пътувай  
на по-ниски цени с България Еър.

За повече информация, резервации и опции за upgrade,  
посети [www.air.bg](http://www.air.bg)



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

ПРИЯТЕН  
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ  
ЕМОЦИИ



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



**9 | BUSINESS  
ECONOMY**


**20 | Българският бизнес се нуждае от дигитален скок**  
Михаил Петров, главен изпълнителен директор на Schwarz IT България

**24 | Bulgarian Business Needs a Digital Leap**

**10 | Европа в капана на деиндустриализацията**  
**12 | Europe in the Trap of Deindustrialization**  
**16 | Инфлацията е резултат на години грешна политика**  
**18 | Inflation is Caused by a Decade of Wrong Policies**

**29 | ANALYSIS  
POLITICS**


**44 | Митове и легенди за пренаселването**  
На 15 ноември населението на Земята ще достигне 8 милиарда. Но голямата заплаха за бъдещето не е излишъкът, а недостигът на хора

**48 | Debunking the Overpopulation Myth**

**32 | Няма човек - има проблем**  
**36 | No Man Means Problem**  
**40 | Раждане, смърт и история**  
**42 | Birth, Death and History**

**55 | SCIENCE  
TECHNOLOGY**


**66 | Големите приключения на последния век**  
Точно преди 75 години Тур Хейердал завърши епичното си плаване с "Кон Туку". Повод да си припомним най-смелите авантюристи на новото време

**66 | The Great Adventures of the Last Century**

**70 | Дяволът е в гетайлите**  
The Devil's in the Details  
**78 | 10 въпроса към новия шеф на Renault**  
**80 | 10 Questions to the New Head of Renault**  
**82 | Швейцарско ножче**  
**85 | Swiss Knife**

**87 | TRAVEL  
LIFESTYLE**


**90 | Встрани от десетката**  
10 убедителни причини да видите Атина... отдалеч

**90 | Missing the Bullseye**

**88 | Афиш**  
Poster  
**108 | Второ впечатление**  
**110 | Second Impression**  
**112 | История с маслини и вино**  
**115 | A Story of Olives and Wine**



## THE INFLIGHT MAGAZINE

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

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

ГЛАВЕН РЕДАКТОР  
**Константин Томов**  
[ktomov@bulgariaonair.bg](mailto:ktomov@bulgariaonair.bg)

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

ПРЕВОДАЧИ  
**Global Club**

TRANSLATORS  
**Global Club**

АВТОРИ  
**Бойко Василев**  
**Димитър Къосемарлиев**  
**Емил Иванов**  
**Ивайло Петров**  
**Иванина Манчева**  
**Калин Ангелов**  
**Калин Николов**  
**Ясен Бориславов**

CONTRIBUTORS  
**Boyko Vassilev**  
**Dimitar Kyossemarliev**  
**Emil Ivanov**  
**Ivaylo Petrov**  
**Ivanina Mancheva**  
**Kalin Angelov**  
**Kalin Nikolov**  
**Yassen Borislavov**

ДИЗАЙН  
**BRAND NEW** DESIGN

DESIGN  
**BRAND NEW** DESIGN

ИЗДАТЕЛ  
**ИНВЕСТИР МЕДИА ГРУП**

PUBLISHER  
**INVESTOR MEDIA GROUP**

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР  
**Виктория Миткова**

CEO  
**Victoria Mitkova**

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

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

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



**КАЛИН ХРИСТОВ** е подуправител на Българската народна банка и ръководител на управление "Емисионно" в нея от 2009 година насам. Коментарът му за инфлацията в броя е направен по време на конференцията "Инфлацията: Криза и възможност", организирана от телевизия Bulgaria ON AIR.

**KALIN HRISTOV** is Deputy Governor in charge of the Issue Department and Member of the Governing Council of the Bulgarian National Bank from 2009. His comment on inflation in the magazine was originally made during the conference "Inflation: Crisis and Opportunity", organized by Bulgaria ON AIR TV.



**ИВАНИНА МАНЧЕВА** е сред водещите икономически журналисти в България. Била е главен редактор на BloombergTV.bg, работила е във в. "Банкеръ", списание "Тема", dir.bg, Bulgarian Business Weekly, Economix.bg.

**IVANINA MANCHEVA** is one of the leading economic journalists in Bulgaria. She has been Editor-in-Chief of BloombergTV.bg, and has also worked at dir.bg, Tema magazine, Banker weekly, Bulgarian Business Weekly, Economix.bg.





# ЗАВЛАДЯВАЩ КАФЕ ВКУС И ЧАРОМАТ







# ЗАВЛАДЯВАЩ КАФЕ ВКУС И ЧАРОМАТ



## ПЕТЪК ВЕЧЕР В АТИНА FRIDAY NIGHT IN ATHENS

"България Еър" ще зарадва пътуващите до слънчева Атина с допълнителна честота по отсечката София – Атина и през зимния сезон. Полетите в петък стават част от редовното разписание на националния авиопревозвач.

За да предложи максимален комфорт, „България Еър“ осигурява удобна връзка с ежедневните полети до Варна. Минималният престой при прекачване на летище София гарантира сигурно и бързо пристигане до крайната дестинация. Благодарение на code-share партньорството с гръцката авиокомпания Aegean, „България Еър“ има възможност да осигури пътуване до Атина през почти всеки ден от седмицата. Допълнително предимство предлагат и новите по-ниски цени по отсечката. Еднопосочен билет започва от 69 EUR в посока, а двупосочен - от 149 EUR. В стойността на билетите са включени всички такси, 1 брой ръчен багаж до 10 kg и дамска чанта/лаптоп, безплатен check-in, както и топли сандвичи и напитки на борда.

За повече информация - [www.air.bg](http://www.air.bg)

There are lots of reasons to visit Berlin. Once a symbol of separation, with the fall of the famous wall it became the most united and the friendliest city in Europe. People of art from all over Europe chose it to be their home. Berlin is well-organized just like an average German city, but also lively, unlike a typical German city. Parties here do not last until late – instead, they go on for days. Food is accessible and extraordinarily diverse; we don't need to tell you about the qualities of German beer. Even shopping enthusiasts will not feel isolated in the city with the largest department store in Europe.

We have selected 11 compelling reasons to enjoy autumn in Berlin (see page 88). But besides them there are hundreds more. So just let us take you there. Bulgaria Air offers comfortable regular flights to the German capital three times a week.

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



# ВСЕЛЕНА ОТ НОВИ ВЪЗМОЖНОСТИ



С ПЪРВАТА В БЪЛГАРИЯ  
МЕТАЛНА КРЕДИТНА КАРТА  
MASTERCARD UNIVERSE



Ексклузивно на [www.postbank.bg](http://www.postbank.bg)



# BANG & OLUFSEN

**Beosound Theatre**

A SOUNDBAR  
WITH VISION



SOFIA, 53, CHERNI VRAH BLV. - +359 2 8073757 - [SOFIA@BEOSTORES.COM](mailto:SOFIA@BEOSTORES.COM)  
[BEOSTORES.BG](http://BEOSTORES.BG)

10 | **ЕВРОПА В КАПАНА НА  
ДЕИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯТА**  
EUROPE IN THE TRAP OF DEINDUSTRIALIZATION



20 | **ИНТЕРВЮ: МИХАИЛ ПЕТРОВ**  
INTERVIEW: MICHAIL PETROV

16 | **КОМЕНТАР: ИНФЛАЦИЯТА**  
COMMENT: INFLATION







# ЕВРОПА В КАПАНА НА ДЕИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯТА

В икономическо отношение ситуацията днес госта напомня тази през 1929

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

"В Европа сме в беда, ако гледаме дългосрочно, защото сме разделени общества без много природни ресурси", каза през 2019 нашумелият историк Питър Франкопан в разговор с The Financial Times. Само три години по-късно онова, което изглеждаше като мъгляво пророчество за далечното бъдеще, изведнъж се превръща в реалност. Европа започва все по-бързо да се деиндустриализира.

**ПРОМИШЛЕННОСТТА ВИАГИ Е** била в основата на благополучието на този континент, който действително е беден на природни богатства. През 2019 тя е давала пряко работа на 36 милиона души в ЕС - иначе казано, на всеки пети в трудоспособна възраст. Ролята ѝ в европейската икономика е несравнимо по-значима от

ролята на американската промишленост в икономиката на САЩ. В края на 90-те експортът на промишлена продукция даваше около 10% от европейския БВП, докато в САЩ този показател бе 6%. През 2019 вече европейският промишлен износ бе 17% от БВП, докато американският едва надхвърляше 5%.

Сега обаче комбинация от удивително много фактори заплахва не просто да засегне, а направо да ликвидира европейската индустрия.

2022 година за нас ще се окаже еквивалент на 1929, писа макроикономистът Филип Пилкингтън в коментар за The Spectator. Според него голямата заплаха идва от енергийните цени, литнали до небето след войната в Украйна. А саботаждът на газопрово-

да "Северен поток" гарантира, че ЕС няма път назад към по-достъпна енергия - поне докато не изгради достатъчен собствен енергиен капацитет, което ще отнеме години. Дотогава единствената възможност на европейските правителства е да продължат да трупат непосилни дългове, за да компенсират разликите между високите цени на енергията и онова, което могат да си позволят домакинствата. Проблемът е, че след късозгледата политика на количествени облекчения и особено след безогледното харчене около локдауните Европа вече е затънала до шия в дългове. Съотношението публичен дълг към БВП в еврозоната скочи от 83.4% през 2019 до 97.2% в края на 2020 - най-голямото увеличение в историята. Днес, с цената на огромни усилия, е понижено до 94.2%. Всъщност само пет държа-

Препоръчано от АПИС

## „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, заемщи 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, заемщи 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](http://www.apis.bg), както и да ни пишете на: [office@apis.bg](mailto:office@apis.bg)

Сертификат по ISO 9001 – 2015



Само на четири германски компании - Volkswagen, BMW, Mercedes и BASF - се падат цели 34% от европейските преки инвестиции в Китай за последните три години

Just four German companies - Volkswagen, BMW, Mercedes and BASF - account for as much as 34% of European direct investment in China over the past three years

ви в целия ЕС остават под здравословната граница от 40% гълг спрямо БВП: Естония, България, Люксембург, Дания и Швеция.

Това действително госта напомня ситуацията от 1929 година, когато късогледите договори от Версай и наложените на победените колосални репарации доведоха до натрупването на астрономически гългове. Европейските страни бяха принудени да започнат да въвеждат търговски ограничения и по-високи мита. Нещо, което изглежда неминуемо и днес. "Високите цени на енергията ще направят европейското промишлено производство неконкурентно", смята Пилкингтън. "Производителите ще бъдат принудени да прехвърлят по-високите си разходи върху купувачите, а те ще предпочетат по-евтиния внос от страни с

нормални цени на енергията. Единственият логичен отговор срещу заплахата от деиндустриализация е да се увеличат митата. Това е единственият начин да се изравнят цените на скъпите европейски стоки и евтиния внос, като по този начин изкуствено се подкрепи местното производство". Но проблемът с това е същият, какъвто е бил и през 30-те години: мярка, която привидно е добра за Европа, е лоша за световната икономика като цяло. И понеже Европа е част от световната икономика, е лоша и за нея самата. Само американската търговия с ЕС е за 1.1 трилиона долара: поставянето на препятствия по този път ще засегне и двете посоки на движение.

**ПИЛКИНГЪН ОБАЧЕ НЕ Е ПРАВ** за едно: че единствено войната в Украйна е причи-



# EUROPE IN THE TRAP OF DEINDUSTRIALIZATION

In economic terms, the situation of the EU today is very reminiscent of the one in 1929

By KALIN ANGELOV / Photography SHUTTERSTOCK

"In Europe, we're in trouble in the long term because we are divided societies without a lot of natural resources," noted historian Peter Frankopan told The Financial Times in 2019. Just three years later, what seemed like a vague prophecy of the distant future suddenly became a reality. Europe is beginning to deindustrialize more and more rapidly.

**INDUSTRY HAS ALWAYS** been at the heart of the well-being of this continent, which is indeed poor in natural resources. In 2019, industry directly employed 36 million people in the EU - in other words, every fifth person of working age. Its role in the European economy is incomparably more significant than the role of American industry in the US economy. At the end of the 1990s, the export of industrial production gave about 10% of the European GDP, while in the USA this indicator was 6%. In 2019, European industrial exports were already at 17% of GDP, while American exports barely exceeded 5%.

Now, however, a combination of an astonishing number of factors threatens not just to affect, but to liquidate European industry.

2022 will be the equivalent of 1929 for us, macroeconomist Philip Pilkington wrote in a commentary for The Spectator. According to him, the big threat comes from energy prices, which skyrocketed after the war in Ukraine. And the sabotage of the Nord Stream gas pipeline ensures that the EU has no way back to more affordable energy - at least until it builds up sufficient energy capacity of its own, which will take years. Until then, the only option for European governments is to continue piling up massive debt to make up for the gap between high energy prices and what households can afford. The problem is that after the short-sighted policy of quantitative easing and especially after the reckless lockdown-related spending, Europe is already up to its neck in debt. The public debt-to-GDP ratio in the eurozone jumped from 83.4% in 2019 to 97.2% at the end of 2020 - the largest increase in history. Today, at the cost

of enormous efforts, it has been lowered to 94.2%. In fact, only five countries in the entire EU remain below the healthy 40% debt-to-GDP limit: Estonia, Bulgaria, Luxembourg, Denmark and Sweden.

**THIS IS INDEED QUITE REMINISCENT OF THE SITUATION OF 1929**, when the short-sighted treaties of Versailles and the colossal reparations imposed on the losers led to the accumulation of astronomical debts. European countries were forced to start introducing trade restrictions and higher tariffs. Something that seems inevitable

Today as well. "High energy prices will render European manufacturing uncompetitive," Pilkington wrote. "European manufacturers will be forced to pass through the higher energy costs in the form of higher prices and consumers will find it cheaper to buy products from countries with normal energy prices. The only logical European response to the threat of

widespread deindustrialisation is to raise tariffs. This is the only way to equalise prices between more expensive European goods and cheaper foreign goods, therefore artificially supporting European manufacturing". But the problem with this is the same as it was in the 1930s: a measure that appears to be good for Europe is bad for the world economy as a whole. And because Europe is part of the world economy, it is bad for itself. US trade with the EU alone is worth 1.1 trillion dollars: placing obstacles along this path will affect both directions of traffic.

**HOWEVER, PILKINGTON IS WRONG** about one thing: that it is just the war in Ukraine that's causing the current crisis in European industry. There are in fact many other culprits: European politicians who have done nothing for two decades to reduce dependence on Russian gas (probably also encouraged by well-funded lobbyists); the central bankers who for over a decade tirelessly printed money, preparing the current inflationary tsunami - and inflation, by definition, kills capital-intensive industrial production. The fanatically promoted "Green Deal" actually helped raising energy prices long before the events in Ukraine. And last, but not least, is the greed of the big industrial producers themselves. The beginning of the deindustrialization of Europe was already laid in December 1978, when China opened up for business. At the time, China just seemed like a great substitute for the former "cheap" manufacturing destinations that became expensive, like Taiwan and South Korea. But today China turns out to be the economic equivalent of opium - once you've tried it, it's hard to give up.

After the harsh lockdowns imposed by Beijing and along with the tightening of the supply chain, the predictions were that European business would start to return "home" en masse - that is, to places like Central and Eastern Europe. Added to this is the feeling that Beijing's policy is changing. "I've been here on and off 40 years and I've never seen anything like this, where all of a sudden, ►

Until then, the only option for European governments is to continue piling up massive debt to make up for the gap between high energy prices and what households can afford



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



Централна  
Кооперативна  
Банка  
Важният си ти.

 Pay

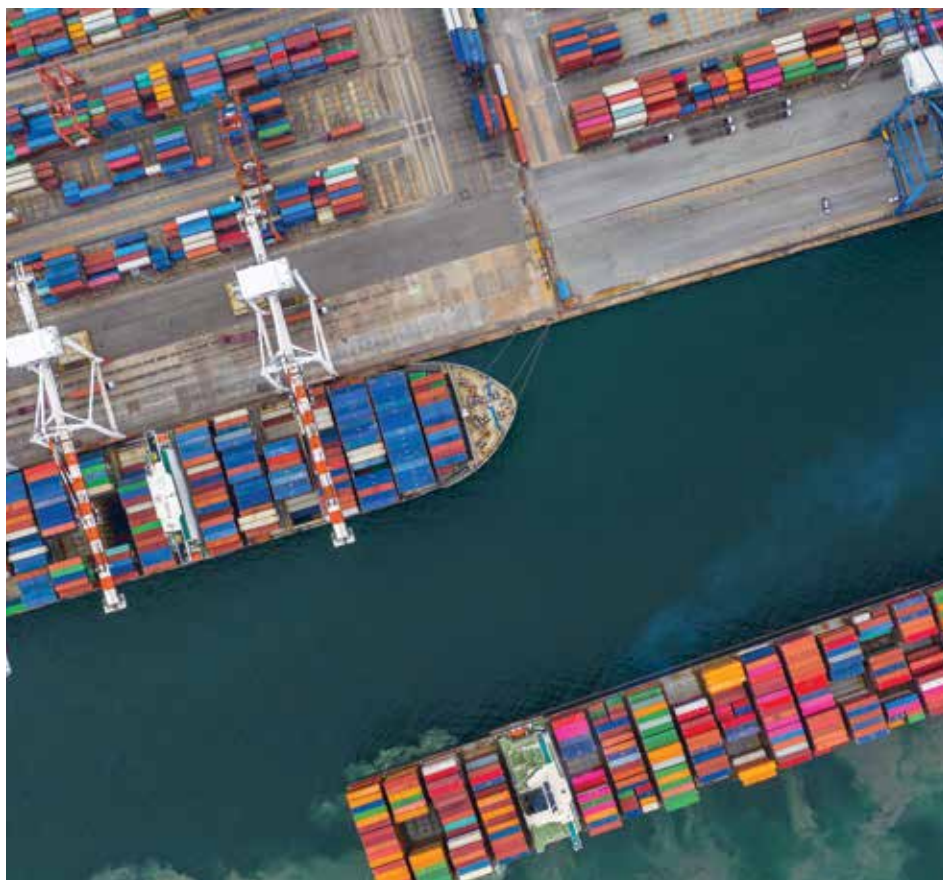
► на за днешната криза в европейската промишленост. Има и много други виновници: европейските политики, които две десетилетия не направиха нищо за намаляване на зависимостта от руския газ (вероятно стимулирани и от добре финансираните лобисти); централните банкери, които над десетилетие неуморно печатаха пари, подготвяйки сегашното инфлационно цунами - а инфлацията по дефиниция е убийствена за капиталоемките промишлени производства. Фанатично прокарваната "Зелена сделка" всъщност вдигна цените на енергията много преди събитията в Украйна.

И накрая, но не по важност, е алчността на самите големи промишлени производители. Началото на деиндустриализацията на Европа бе положено още през декември 1978, когато Китай се отвори за бизнес. Тогава Китай изглеждаше просто като чудесен заместител на поскъпналите "евтини" производствени дестинации като Тайван и Южна Корея. Но днес Китай се оказва икономическият еквивалент на опиум - щом веднъж си опитал, трудно можеш да се откажеш.

След суровите локдауни, наложени от Пекин, и покрай обтягането на веригата от доставки прогнозите бяха европейският бизнес масово да започне да се връща "у дома" - тоест към места като Централна и Източна Европа. Към това се добавя и усещането, че политиката на Пекин се променя. "Тук съм от 40 години и не съм виждал нещо подобно: изведнъж идеологическите решения се оказват по-важни от икономическите", оплака се Йорг Вутке, президентът на Търговската камара на ЕС в Китай.

Само че Китай не е само източник на евтина работна ръка. Китай е и пазар - най-гощият за европейската индустрия. Затова очакваното изтегляне на европейски компании оттам не се случва. По данни на института MERICS прекуите инвестиции в Китай от ЕС за първото полугодие на тази година са 5.5 милиарда евро, със 700 млн. повече от миналата година и дори над показателя от първото полугодие на 2019.

Разбира се, примерът с 1929 ни напомня и друго: че Европа веднъж вече се е измъквала от капана на деиндустриализацията. Но това стана с цената на война и на плана "Маршал". А между днешната ситуация и Голямата депресия има и една съществена разлика, както напомня Филип Пилкингтън: тогава не е имало конкурентен икономически блок. Докато днес около Китай се сплотява групата BRICS - не само Бразилия, Русия, Индия и Южна Корея, но и Аржентина, Иран, Турция, Египет, Индонезия, Саудитска Арабия... В по-голямата част от историята си, както напомня Питър Фран-



копан в своята книга "Пътищата на коприната", Европа е била само затъмнено ъгълче на световната карта. И вероятно ще ъ е нужно доста по-адекватно лидерство от днешното, за да избегне връщането към това положение. ■

Само че Китай не е само източник на евтина работна ръка. Китай е и пазар - най-гощият за европейската индустрия. Затова очакваното изтегляне на европейски компании оттам не се случва

► ideological decision-making is more important than economic decision-making," complained Jörg Wuttke, the president of the EU Chamber of Commerce in China.

But China is not only a source of cheap labor. China is also a market - the most profitable for the European industry. Therefore, the expected withdrawal of European companies from there is not happening. According to data from the MERICS Institute, direct investments in China from the EU for the first half of this year were 5.5 billion euros, 700 million more than last year and even above the indicator of the first half of 2019.

OF COURSE, THE EXAMPLE OF 1929 also reminds us of something else: that Europe once already got out of the trap of deindustrialization. But this happened at the cost of war and the Marshall Plan. And there is one major difference between today's situation and the Great Depression, as Philip Pilkington reminds us: there was no competitive economic bloc then. While today the BRICS group is rallying around China - not only Brazil, Russia, India and South Korea, but also Argentina, Iran, Turkey, Egypt, Indonesia, Saudi Arabia... For most of its history, as Peter Frankopan reminds in his book "Silk Roads", Europe was only a remote corner of the world map. And it will probably take much more adequate leadership than the one of today's Europe to avoid a return to this situation. ■





PRIM

# PRIMORETZ

GRAND HOTEL & SPA  
SINCE 1959



DAS  
Hotels & Resorts



## НЕПОВТОРИМИ НОВОГОДИШНИ ПРАЗНИЦИ

ПРЕДСТАВЯ

30.12: Кү-Кү Бенд | 31.12: Тони Димитрова и Миро  
01.01: Live Band & DJ Party | Водещ: Драго Драганов

WWW.HOTELPRIMORETZ.BG

+359 56 8 12345

СПЕЦИАЛНИ ОТСТЪПКИ ЗА РАНИ ЗАПИСВАНИЯ



# ИНФЛАЦИЯТА Е РЕЗУЛТАТ НА ГОДИНИ ГРЕШНА ПОЛИТИКА

Текст КАЛИН ХРИСТОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

**П**роф. Чарлз Гудхарт е човекът, който първи, още преди 3-4 години, каза, че съществува значителен риск за глобална инфлационна вълна. В момента наблюдаваме една от най-тежките такива вълни, генерирана от съчетаването на два негативни фактора. От една страна, инфлация на предлагането, и от друга, инфлация на търсенето. Тоест комбинация от свръхстимулирано търсене и свиване на предлагането.

**ПО ПРИНЦИП ЦЕНТРАЛНИТЕ БАНКИ МОГАТ МНОГО ДОБРЕ** да решават проблеми с инфлация на търсенето. Там инструментът е много лесен - просто повишаваш лихвите. Докато при инфлацията на предлагането възможните решения са далеч извън мандата и инструментите на централните банки. Въпросът е как стигнахме до този свят, в който за много продължителен период имаме свръхстимулирано общо търсене, и успоредно с това, от 2016 насам, постоянни събития, водещи до свиване на общото предлагане.

Трябва да признаем, че още от фалита на Lehman Brothers фискалната и паричната политика в икономиките, които загават тенденциите - САЩ, еврозоната и Япония - бе подчинена на една всеобща интелектуална заблуда. Заблудата, че сме се озовали в т. нар. secular stagnation - дълъг период на потисната търсене и потисната инфлация. Всички вярваха, че инфлацията перманентно ще бъде много ниска. Фискалната реакция на това бе едно постоянно стимулиране. Европа и еврозоната са крайният пример за абсолютна невъзможност за фискална консолидация още от 2008 насам. Там така и не се получи период, в който да се спазват фискалните правила, дори и след стабилизирането на икономиката след суверенните кризи.

**РАЗБИРА СЕ, БЪЛГАРИЯ Е РАЗЛИЧНА.** България е една от малкото страни, които успяха след първоначалното увеличение на дефицитите през 2010-2012 да постигнат определено ниво на консолидация. Но в глобален мащаб фискалната политика бе силно стимулираща през целия този период.

От друга страна, паричната политика отново бе основана на това виждане, че имаме риск от перманентна дефлация. Тази политика не бе просто стимулираща, тя бе ултрастимулираща. Особено в еврозоната, където имаме постоянни количествени покупки и отрицателни лихви. Практиката показва, че тези отрицателни лихви имат само негативен ефект. Ефект, който е съвсем лесно видим: създаването на балони, увеличението на цените на финансовите активи, и създаването на този феномен с криптоактивите, за които вече всеки вижда, че в природата си са измамни схеми, облечени в софистицирани технологични опаковки.

**ЗА ДА ОБОБЩЯ,** от гледна точка на търсенето имаме греш-

ки на паричната и на фискалната политика, започнали още след Lehman Brothers. От гледна точка на предлагането си върви една постоянна тенденция на свиване на работната сила. Особено в Европа и особено в България, където работната сила намалява с 90-100 хиляди души годишно. Но постоянната загуба на работна сила води до това, че работниците получават все по-голяма сила в отношенията с работодателите, и искат все по-големи заплати - особено високкоквалифицираните. Ако гледаме данните за шестмесечието на тази година, в България имаме увеличение на работните заплати в частния сектор много над увеличението на цените. И в същото време имаме намаляване на производителността. Кое е естествено, защото наемаме маргинални работници. Повисоките заплати привличат тези, които до вчера не са били склонни да работят - а тези хора по принцип имат по-ниска производителност.

**Ф**едералният резерв е банката, която най-бързо се учи от историята. Това, което виждаме в момента, е някакво повторение на опита от 70-те години. Фед знае, че колкото по-бързо повишиш лихвите, толкова по-бързо ще поставиш под контрол инфлацията. Колкото повече го отлагаш, толкова по-висока ще бъде цената за поставяне на инфлацията под контрол. Затова какво направиха те? Спряха по-рано покупките. Днес в Америка няма количествени облекчения, и не само това - те започнаха количествено затягане, тоест да продават обратно ценните книжа, които бяха изкупили. Което значи и да изтеглят количествено ликвидност, не само да ѝ повишават цената. Това повишава ефекта от увеличените лихви. Затова и в Америка вече се виждат първите резултати, инфлацията се опитва да стигне до плато.

**ДОКАТО В ЕВРОЗОНАТА Е ОБРАТНОТО:** тук виждаме непрекъснато ускоряваща се инфлация. Но и политиката е много по-различна: първо, много бавна реакция за повишаване на лихвите. На практика до март тази година още имаше количествени облекчения. Няма никакъв сигнал за количествено затягане. Тоест спрени са покупките, не се създава нова ликвидност, но масивната ликвидност, която беше генерирана доскоро, си стои в системата. От юли ЕЦБ започна по-ускорено повишаване на лихвите, но по-скоро като следствие на това, че Федералният резерв се движи много бързо. Ако еврозоната не го последва, това ще предизвика голямо обезценяване на еврото, и ще генерира допълнително голям инфлационен ефект, тъй като суровините са ценообразуват в долари.

Това засяга и България, защото ние внасяме монетарните условия и инфлацията основно от еврозоната. Политиката на ЕЦБ е по-плаха и затова все още и при нас не се забелязва достигане на плато по отношение на инфлацията. ■



# КОНСТРУКТИВ – СГРАДИТЕ ЗА ХОРАТА НА ДВАДЕСЕТ И ПЪРВИ ВЕК

Живеем ли както искаме или живеем както можем?



## АРХИТЕКТУРАТА

В забързаното ни ежедневие, много малко време ни остава да се запитаме правилен ли е пътят, по който така сме се забързали?

В един много важен ден, ние от **Konstruktive** си зададохме този въпрос. Има ли нещо, което пропускаме в това, което като архитекти и строителни предприемачи правим за хората? Оказва се, че неволно някъде преди много години на някое кръстовище хората и архитектурата са тръгнали по различни пътища. Години наред проектираме и строим това, което нашите клиенти купуват, а те купуват това, което ние проектираме и строим. И така сме влезли в един омагьосан кръг. Архитектурата се нуждае от огромна промяна. Средата, която обитаваме не се е променила от десетилетия, а нашият начин на живот вече е толкова различен. Хората живеят не както искат, а както могат, защото условията на урбанизираната среда, на дома, на работното място не им позволява повече.

И тогава направихме нещо много важно! Изчистихме от съзнанието си всичко, което сме правили до този момент. Сложихме на проектантската маса, не стени и колони, а **самия човек** - **Номо sapiens на 21-ви век!** Погледнахме върху него, като върху нов биологичен вид. Започнахме да го изучаваме, за да построим неговия хабитат. Проучванията ни продължиха две години. Обхванахме не само функционални-

те проблеми на обитаването, които имат чисто архитектурен аспект, а биологичния ни произход, тенденциите за развитие на човечеството и технологиите. С основната ни цел да създадем среда в която „**Номо sapiens**“ да **води пълноценен и здравословен начин на живот** създадохме **Три-те принципа на Konstruktive**. Заг тях стоят множество уникални проектантски решения, които реализират основните им цели! **Функционалност** – **сградата работи в синхрон с обитателите си**.

Ако нещо, което искаме да направим, го правим трудно поради липса на условия, то в един момент спираме да го правим. А голяма част от тези неща са нещата, които осмислят нашия живот!

**Генетика** – **условия, отговарящи на генетично заложените ни потребности**.

Милиони години еволюция са закодирали в гените ни нужди, които не можем да променим за десетилетия или столетия. Изолирането ни от естетическата природна среда е основна причина за изключително големия ръст на автоимунните и неврологични заболявания в цивилизованите общества.

**Екология** - **безспорно, чистотата на околната среда пряко влияе на качеството ни на живот**. Ние хората сме едно цяло с нашата планета. Ако тя боледува, боледуваме и ние. Затова в нашите сгради проектирахме редица системи на възобновяеми енергоизточници и системи, които помагат на хората да бъдат част от тази мисия. Не на последно място внедрените системи са с

изключително ниски експлоатационни разходи. Сградата работи за хората!

## ФИНАНСИТЕ

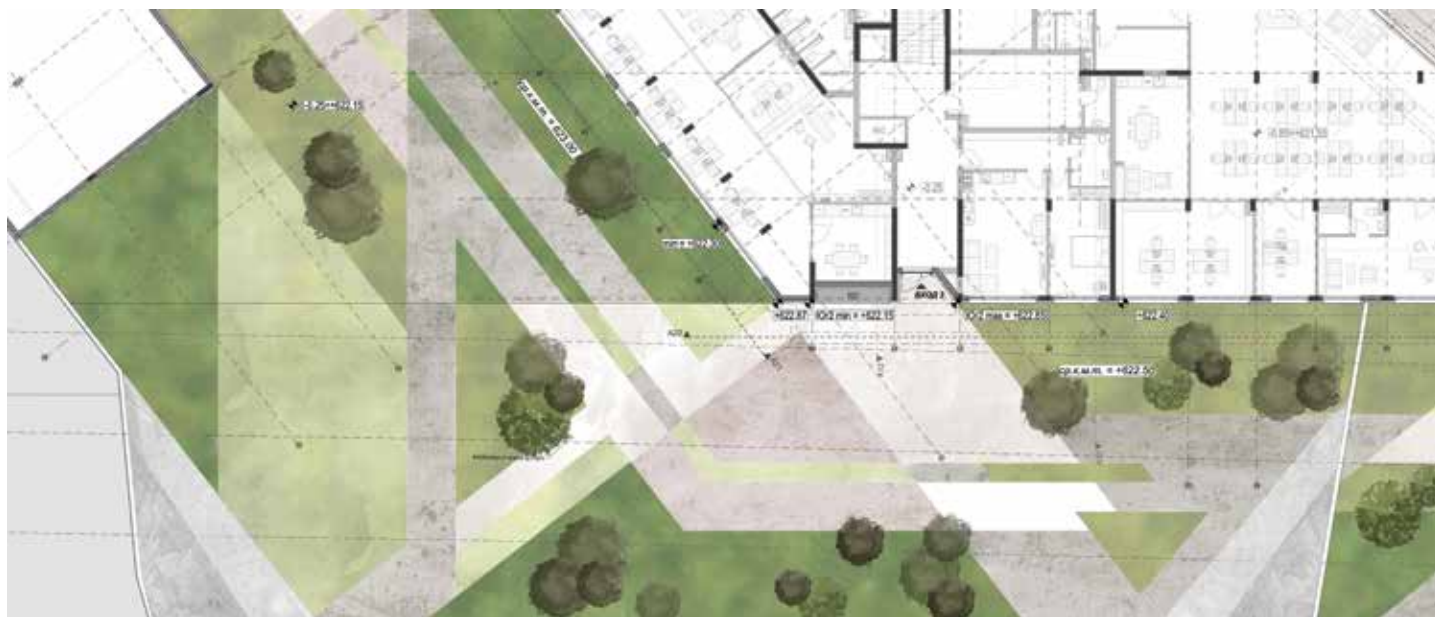
Нашият продукт има и друг аспект, също толкова атрактивен – **финансовия!**

**Konstruktive** създаде програма за инвестиране в строителството, чрез която клиентите ни могат да закупят на ранен етап застроена площ в нашите обекти на цена, близка до себестойността им - **700 €/м², 900 €/м²** с ДДС. Всеки участник в програмата има право или да запази недвижимия имот, или да го прегостави за продажба с останалите обекти на Konstruktive, като реализира печалба от 50% до 90%.

Тази програма позволява на компанията ни да акумулира значителен капитал за реализирането на сградите, а на нашите клиенти възможността да умножат финансите си или да станат собственици на недвижим имот на изключително атрактивна цена. **Реализирахме една много сполучлива симбиоза.**

В момента проектираме и планираме изграждането на първите сгради, подчинени на **трите принципа на Konstruktive**. В началото на 2023г. проектите ще бъдат представени на обществеността. Тези проекти са до голяма степен съфинансирани чрез програмата ни за инвестиции в строителството.

Арх. Вергиния Николова  
Управител на КОНСТРУКТИВ  
[www.konstruktive.bg](http://www.konstruktive.bg)



# INFLATION IS CAUSED BY A DECADE OF WRONG POLICIES

By KALIN HRISTOV / Photography ARCHIVE

**P**rof. Charles Goodhart is the person who first, as early as 3-4 years ago, said that there was a significant risk of a global inflationary wave. We are currently witnessing one of the worst such waves, generated by the combination of two negative factors. On the one hand, supply-side inflation, and on the other, demand-side inflation. That is, a combination of overstimulated demand and supply contractions.

**IN GENERAL, CENTRAL BANKS ARE VERY GOOD** at solving demand-side inflation problems. There, the tool is very simple - you just raise the interest rates. Whereas with supply-side inflation, possible solutions are far beyond the mandate and tools of central banks. The question is how we got to this world where, for a very long period, we have overstimulated aggregate demand, and parallel to that, since 2016, we had constant events leading to a contraction of aggregate supply.

We must admit that ever since the failure of Lehman Brothers, fiscal and monetary policy in the trend-setting economies - the US, the Eurozone and Japan - has been subject to a universal intellectual delusion. The fallacy that we have found ourselves in the so-called secular stagnation - a long period of suppressed demand and suppressed inflation. Everyone believed that inflation would be permanently very low. The fiscal response to this was a sustained stimulus. Europe and the Eurozone are the ultimate example of the absolute impossibility of fiscal consolidation since 2008. There was never a period in which fiscal rules were respected, even after the stabilization of the economy after the sovereign crises.

**BULGARIA IS DIFFERENT, OF COURSE.** Bulgaria is one of the few countries that managed, after the initial increase in deficits in 2010-2012, to achieve a certain level of consolidation. But globally, fiscal policy has been highly stimulative throughout this period. On the other hand, monetary policy was again based on the view that we were at risk of permanent deflation. This policy was not just stimulative, it was ultra stimulative. Especially in the Eurozone, where we had constant quantitative buying and negative interest rates. Practice has shown that these negative interest rates have only a negative effect. An effect that is quite easily visible: the creation of bubbles, the increase in the prices of financial assets, and the creation of this phenomenon with crypto-assets, which everyone now sees to be fraudulent schemes dressed in sophisticated technological packaging.

**TO SUMMARIZE,** on the demand side we have monetary and fis-

cal policy mistakes that started since Lehman Brothers. On the supply side, there is a steady downward trend in the labor force. Especially in Europe and especially in Bulgaria, where the labor force is decreasing by 90-100 thousand people per year.

The constant loss of labor means that workers are gaining more and more power in their relationship with employers, and they are demanding higher and higher wages - especially the highly skilled ones. If we look at the data for the first half of 2022, in Bulgaria we have an increase in wages in the private sector that is much higher than the increase in prices. And at the same time we have a decrease in productivity. Which is natural because we hire the marginal workers. Higher wages attract those who until yesterday were reluctant to work - and these people generally have lower productivity

**THE FEDERAL RESERVE** is the bank that learns the fastest from history. What we are seeing now is a sort of repeat of the experience of the 1970s. The Fed knows that the faster you raise interest rates, the faster you can get inflation under control. The longer you delay it, the higher the cost of bringing inflation under control. So what did they do? They stopped buying early. There is no quantitative easing in America today, and more than that, they started quantitative tightening, that is, selling back the securities they had bought. Which means to withdraw quantitative liquidity, not only to raise its price. This increases the effect of higher interest rates. That is why the first results are already visible in America, where inflation is trying to reach a plateau.

**W**hile in the Eurozone it is the opposite: here we see continuously accelerating inflation. But the policy is also very different: first, a very slow reaction to raising interest rates. In practice, until March of this year, there was still quantitative easing. There is no signal of quantitative tightening. That is, the purchases are stopped, no new liquidity is created, but the massive liquidity that was generated until recently remains in the system. Since July, the ECB has started raising rates quicker, but more as a consequence of the Federal Reserve movements. If the Eurozone does not follow suit, this will cause a large depreciation of the Euro, and generate an additional large inflationary effect, since raw materials are priced in dollars. This also affects Bulgaria, because we import monetary conditions and inflation mainly from the Eurozone. The policy of the ECB is more timid and therefore we still do not see a plateau in terms of inflation. ■





първото телевизионно  
стартъп състезание

# дръзките

**Bloomberg  
TV Bulgaria**

Следете в ефира и  
сайта на бизнес канала

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

консултант:

**SOFIA  
FILM**

# БЪЛГАРСКИЯТ БИЗНЕС СЕ НУЖДАЕ ОТ ДИГИТАЛЕН СКОК

Михаил Петров, главен изпълнителен директор на Schwarz IT България,  
прег THE INFLIGHT MAGAZINE

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография ИВАЙЛО ПЕТРОВ

**Г**-н Петров, преди време вашият колега Роко Геринг разказваше, че ви е отнело близо девет години да убедите него и мениджърите в Германия от нуждата и ползите от създаването на IT звено в България. Какво всъщност ви наведе на тази идея през 2008, когато дигитализацията в търговията на дребно далеч не бе толкова очевидна тенденция?

През 2008, когато бях главен финансов директор на "Kaufland България", осчетоводявахме по 40 000 фактури на месец, и то само стокови. По това време нашата ERP - система за планиране на ресурсите - бе модерна и адекватна. Когато се разхождах по етажите обаче, във всеки отдел виждах много хора, които извършват мануална, примитивна работа. А по това време Facebook, Google и Amazon завладяваха дигиталния свят. Осъзнавах, че в този свят ние нямаме шанс, ако не започнем веднага да тичаме. Но истината е, че тогава времето не бе подходящо за промяна на процесите в групата Schwarz и в Kaufland. Както казват германците, победата принадлежи на търпеливите, късметът принадлежи на усърдните. Така постепенно стигнахме до 2016 година, когато същият Роко Геринг ми се обади и каза: Мишо, можеш ли да ни помогнеш, имаме 400 отворени позиции за програмисти и нямаме хора. Веднага се захванахме да ги намерим. Помня, че в началото дори не разполагахме с офис за тях. Трябваше да настаним първите осем души, които наехме, точно срещу офиса на Димитър Спасов, тогавашния главен изпълнителен директор на Kaufland България. Един ден той

ми се обади да ме попита какви са тези хора, които се разхождат по етажите - както можете да се досетите, програмистите не изглеждат точно като типичния мениджър в Kaufland, с костюм и вратовръзка. И така започна всичко - наехме първия офис на Kaufland IT Hub. И понеже апетитът идва с яденето, през 2020 година вече бяхме 240 човека. Днес вече сме над 420. И ще се развиваме все по-бързо.

**По какви проекти работите в момента? Какви са плановете ви за развитие по-нататък?**

В нашата компания работим в четири основни сфери. Най-голямата е Development - това са програмистите. На второ място идва инфраструктура, след това имаме голям отдел за управление на бази данни, и накрая най-малкият ни отдел е поддръжката. Може би ще произведе новина, но ние съвсем наскоро се преименувахме от Schwarz IT Bulgaria на Schwarz Global Services и очакваме в близко бъдеще да имаме още една сфера на отговорност, като доставяме административни услуги за цялата група.

**Досега тези услуги идваха от външни доставчици ли?**

Всичко е свързано с недостига на трудов ресурс. Ние оперираме в над 30 държави. Трудно е да се намерят такъв тип специалисти във всяка от тях поотделно. Затова тяхното централизиране в локации като България, Румъния, Испания е по-конструктивно за цялата групас оглед обезпечаването на растежа в отделните локации. ►





► Доколко обаче и България все още разполага с такъв ресурс? IT секторът у нас от години сочи като основен проблем недостига на квалифицирани кадри. Вие представихте едно от възможните решения, като създадохте съвместно със Стопанския факултет на СУ специална магистърска програма. Какви други партньорства с висши училища предвиждате? Всъщност ние работим с почти всички университети и училища в България. Със Стопанския факултет на СУ направихме първата магистърска програма за бази данни в IT, но също така имаме партньорства с Техническият университет в София, с Техническия университет във Варна... От много години имаме стипендиантска програма с Националната професионална гимназия по компютърни технологии и системи в Плевен.

Преди всичко инвестицията в образование е марафон. Ние не очакваме утре да вземем готови, квалифицирани кадри от училищата и университетите. Това, което ни отличава и с което се гордеем, е, че на всеки 15 септември, на старта на учебната година, ние отиваме в най-отдалечените села - в бедните райони като Северозападния например, а тази година бяхме в Смолянско. Отиваме в училища в селата, до които иначе много трудно стига каквато и да било помощ. Даряваме им лаптопи - по 10 на училище. През последните две години сме дарили общо 130 лаптопа в партньорство с Министерство на образованието, което осигурява софтуерните лицензи, за да могат децата да ползват съответните продукти като Teams. Това, което искаме, е създаване на равен шанс. Да отидеш там и видиш в очите на децата надежда и амбиция за бъдещето - това е изключително затрогващо.

Имаше такава инициатива: големи компании да "осиновят" свой клас в училище. Фокусът на повечето беше основно върху 10-и и 11-и клас в големите градове - перспективни бъдещи кадри. Ние избрахме най-отдалеченото училище от списъка, в Златоград, където обучението беше от 1-и до 3-и клас. Не очаквам, че след 20 години тези деца ще дойдат да работят в Schwarz IT. Но искам да им внушим увереността, че с образование могат да постигнат всичко, без значение къде живеят. От това не печелим ние - печелят всички.

**Covid-19 засили интереса към технологии, елиминиращи човешкото общуване в супермаркета: автоматизирани каси, системи за онлайн поръчки и за drive-in получаването им, мобилни приложения вместо каси... Кои от тези технологии според вас ще останат по-дългосрочно?**

Касите на самообслужване със сигурност ще останат поради недостига на персонал. Касовият процес също ще продължи да се



развива. Например т. нар. self-scanning процес, при който клиентът сканира артикула, слага го в количката и минава през касата без допир. Сравнено с нормалното пазаруване, при което пипате една стока поне пет-шест пъти: от рафта в количката, от количката на лентата, после обратно в количката, в чантата, в колата, в хладилника... Изобщо касовата лента и този най-досаден процес във физическата търговия ще бъде оптимизиран, или директно заместен от други процеси.

Със сигурност онлайн търговията ще продължава да расте с бързи темпове. Но и след много години чисто стационарната, физическа търговия ще продължи да съществува. Има едно нещо, което не може да бъде заместено дигитално - това са човешките сетива. Пред екрана не можеш да пипнеш, не можеш да помиришеш, липсва човешкият елемент - емоцията и преживяването от пазаруването

**Онлайн пазаруването допреди пандемията сякаш не засягаше толкова хранителните стоки, особено в България. Но през 2020 този сегмент порасна с близо 33%. Ще продължи ли това развитие и в бъдеще? Доколко то би се повлияло от евентуална рецесия?**

Ако позволите, ще започна отзад напред. При евентуална рецесия търговията ще бъде засегната най-слабо поради една цинична максима: гладът е по-силен от тока. Бих сега на тъмно и на студено, но не бих могъл да заспя гладен.

Пандемията изстреля онлайн търговията нагоре, и търговията с хранителни продукти ще расте. Групата Schwarz е добре подготвена за това. Lidl успешно развива в Европа своя онлайн магазин, но по същото време Kaufland чрез придобиване развива другата форма на онлайн пазаруване - т. нар. marketplace.

**Каква е разликата между двата модела?**

Основната разлика е, че при онлайн магазина ти купуваш стоката, слагаш я в склад и когато клиентът я поръча, я доставяш. Докато при marketplace предоставяш самата платформа за търгуване. Стоките там не са собственост на Kaufland, а на търговци, които ги листват на тази платформа и плащат комисиона при продажба. В Kaufland Marketplace вече има около 10,000 търговци.

**Една аналитична компания наскоро посочи шест основни области, в които ще напредва дигитализацията на търговията: изкуствен интелект, добавена и виртуална реалност, Big Data, облачна инфраструктура, мобилни HR приложения, роботи и дронове. Кои изглеждат най-обещаващи за вас?**

Мисля, че най-футуристични от днешна гледна точка изглеждат изкуственият интелект и дроновете, ако могат да бъдат използвани за доставките в т. нар. "последна миля". Това би било наистина авангардно. Иначе ние и в момента разработваме очила с добавена реалност тук, в България. Разработили сме проекта си по най-добрите прак-



муки на design-thinking.

Но ако ме питате за личното ми мнение, още не е дошло времето на тази технология. Трудно мога да си представя един човек на средна възраст - нашият среднестатистически купувач - да отиде с тези големи черни очила и те да го ръководят в пазаруването му в магазина. От друга страна, за млад човек, който е склонен да се остави на преживяването, може би виртуалната реалност би представлявала интерес. В тази област се експериментира много. Но засега по-скоро виждам добавената реалност в нашата фирма като приложима в областта на обученията.

Колкото го Big Data, това е много сериозна тема. Един мой колега от Tesco преди годи-

**ятно в потвърждение на това, преди година групата Schwarz придоби израелския стартап за киберсигурност XM Cyber. Разработват ли се такива решения и у нас? Изобщо доколко добър е българският IT сектор в киберсигурността?**

Не мога да коментирам българската киберсигурност индустрия. Течът на данни от НАП и проблемите на "Български пощи", които щели да минават отново на хартия - тези неща не говорят особено добре...

**Въпросът с тези случаи е доколко държавата и IT индустрията изобщо са се срещнали...**

В групата Schwarz възприемаме този риск като първостепенен. Ако преди няколко години бяхте попитали хиляда произволно из-

китайците", защо ние да не въведем принципа "Европа за европейците"?

**България сякаш по-трудно печели доверието на инвеститорите от Европа в сравнение с други страни от региона. Съгласен ли сте с това? Какви са причините?**

Според мен това, което обезкуражава инвеститорите и ги кара да избират по-скъпи локации като Чехия или Полша, са две неща: политическият риск и върховенството на закона. Тези две неща не могат да бъдат компенсирани с плосък данък.

**Наскоро анализатори от БАСКОМ коментираха през Bloomberg TV Bulgaria любопитен парадокс: страната ни е водеща в IT сектора, и в същото време българският бизнес е на едно от последните места в ЕС по степен на дигитализация. Какво е обяснението според вас?**

Много благодаря за този въпрос. Отговорът е съвсем лесен: заплатите в България са толкова ниски, че българският бизнес не е принуден да се дигитализира. Недигиталният труд му се струва по-евтин. Това се нарича предприемаческо късогледство. Бизнесът у нас трябва да направи дигиталния скок, и то колкото може по-бързо. Иначе резултатът няма да е добър.

**Днес сме свидетели как работодателите водят истински рекламни войни - от телевизията до плакатите в метрото - за да привлекат работници. Това не дава ли тласък на процеса на дигитализация?**

Явно недостатъчно. Погледнете някои от сайтовете за обяви за работа в IT сектора. Мен не ме притеснява, че има 6500 отворени позиции. Притеснява ме ръстът им на седмична база. В момента сме в свят, доминиран от работника. 60-65 компании се борят за един IT специалист.

**Това вероятно обяснява и защо специалистите толкова често сменят работата си - понякога на всеки 4-5 месеца.**

Много зависи от фирмата. Ние имаме относително ниско текучество, защото успяваме да задържаме хората с корпоративна култура. Вече всеки в този сектор дава добри възнаграждения. А също и допълнителни стимули като безплатно кафе и плодове в офиса и така нататък. Това не е достатъчно. То може би стига да привлечеш и назначиш човек, но не и да го задържиш. Тук идва ролята на корпоративната култура. Тя те кара да се чувстваш част от нещо по-голямо. А групата Schwarz определено е нещо голямо: за миналата година оборотът ѝ надхвърля повече от два пъти Брутният вътрешен продукт на България. На такъв мястото имаш огромна възможност да се развиваш. ■

## "Заплатите в България са толкова ниски, че българският бизнес не е принуден да се дигитализира. Недигиталният труд му се струва по-евтин. Това се нарича предприемаческо късогледство"

ни бе казал: да работиш с big data е все едно да се опитваш да пиеш вода от пожарникарски маркуч. Но ние все пак се опитваме да овладеем този процес, защото няма по-голямо предимство за търговеца от това да познава клиента си.

**Как гледате на някои апокалиптични прогнози, че автоматизацията и роботизацията ще разтърсят пазара на труда по начин, невиждан от зората на Индустриалната революция насам?**

Ще кажа така: гай Боже! Защото недостигът на трудов ресурс е вече във всяка сфера на икономиката - от IT сектора до чистотата. Липсват не просто квалифицирани кадри, а изобщо кадри. Технологиите могат само да помогнат да преодолеем това.

Информационните технологии по начало са само в помощ на хората. Банален пример е Wikipedia. Едно време, ако трябваше да намерим един термин, трябваше да отидем в библиотеката и да преровим 10 книги. Днес в Wikipedia може да се намери с лекота всякаква информация.

Дигитализацията прави живота по-лек, и позволява на човек да има по-добър баланс между работа и лично време. Технологиите са начин да повишаваме производителността, без да повишаваме труда.

**Според един доклад 24% от всички кибератаки през 2020 са били насочени срещу компании за търговия на дребно - най-висок процент от всички индустрии. Веро-**

брани CEO за най-големите рискове, те биха казали: геополитически, след това финансов заради лихвените проценти, и така нататък. Днес всеки ще ви каже, че киберрискът е на първо място.

В тази връзка групата Schwarz закупи XM Cyber за внушителната сума от 700 милиона долара. Какво прави XM Cyber? XM Cyber е офанзивен, нападателен, или активен подход. Стандартният penetration test за сигурност на системите дава едно моментно състояние на слабости и грешки - и ти започваш да ги отстраняваш, да запушваш портове, да сменяш пароли и така нататък. Но продуктите на XM Cyber е в състояние да симулира 24/7 хакерски атаки срещу системата ти, при това от гледна точка на хакерски мозък.

**По-рано тази година Schwarz IT обяви, че ще започне да предлага свои облачни услуги - което главният изпълнителен директор Кристиан Мюлер обясни и като стъпка към опазване на дигиталния суверенитет на Европа. Смятате ли, че този бизнес има перспективи за развитие и в България?**

Това, което прави STACKIT - брандът, под който оперираме нашите облачни услуги, е истинска алтернатива на гигантите като Amazon Web Services и Google Cloud. Нашите data центрове са изцяло базирани в Европа. Това означава в прав текст, че сме изцяло под регулациите на Европейския съюз, които осигуряват опазването на съкровени данни. Ако в Пекин използват мотото "Китай за

# BULGARIAN BUSINESS NEEDS A DIGITAL LEAP

Michail Petrov, Chief Executive Officer of Schwarz IT Bulgaria, talks to  
THE INFLIGHT MAGAZINE

By KALIN ANGELOV / Photography IVAYLO PETROV

**M**r. Petrov, some time ago, your colleague Rocco Gehring said it took you nearly nine years to convince him and the management board in Germany of the need and benefits of creating an IT hub in Bulgaria. What led you to this idea in 2008, when digitalization in retail was far from being such a noticeable trend?

In 2008, when I was the Chief Financial Officer of Kaufland Bulgaria, we posted 40,000 invoices per month. Our ERP – Enterprise resource planning – was modern and adequate back then. However, as I walked the floors, I saw most of the people in each department doing manual, primitive work while at the same time, Facebook, Google and Amazon were conquering the digital world. The truth is that then the time wasn't right for a change in the Schwarz Group and Kaufland processes. As Germans say, victory belongs to the patient and luck - to the tenacious. Thus, we get to 2016 when the same Rocco Gehring called and said: Misho, could you help us? We have 400 vacant IT positions and we have no people. We immediately began searching. I remember that we didn't even have offices for them initially. We

had to settle the first eight people we hired right across the office of Dimitar Spasov, the Kaufland Bulgaria Chief Executive Officer back then. One day he called me and asked who are these people walking the floors – as you can guess, IT people don't look like the typical Kaufland manager with a suit and a tie. And this is how it all started. We rented the first Kaufland IT Hub office, and because appetite comes with eating, in 2020 we were 240 people already. Today we are over 420. And we will develop faster and faster.

**What projects are you working on at the moment? What are your plans for future development?**

We work with four main areas in our company. The largest one is Development – the IT. The second one is Infrastructure, then we have a large department for Database management and finally our smallest department – Maintenance.

I may be making news, but we have just recently changed our name from Schwarz IT Bulgaria to Schwarz Global Services. We expect to have another area of responsibility in the near future, delivering administrative services for the

entire group.

**Up until now, have these services come from outside providers?**

It's all about the labour shortage. We operate in over 30 countries. It isn't easy to find such types of specialists in each of them individually. Therefore, their centralization in locations such as Bulgaria, Romania, Spain is more constructive for the entire group, with a view to ensuring growth in individual locations.

**However, to what extent does Bulgaria still have such a resource? The IT sector in our country has been pointing to the lack of qualified personnel as a major problem for years. You presented one of the possible solutions by creating a special master's program together with the Faculty of Economics of Sofia University. What other partnerships with higher education institutions do you envisage?**

Actually, we work with almost all universities and schools in Bulgaria. With the Faculty of Economics of the SU, we made the first master's program for databases in IT, but we also have partnerships with the Technical University ►





► in Sofia, with the Technical University in Varna... We have had a scholarship program with the Computer Technologies School in Pravets for many years.

Above all, investing in education is a marathon. We do not expect to take ready-made, qualified personnel from schools and universities tomorrow. What distinguishes us and what we are proud of is that every September 15, at the start of the school year, we go to the most remote villages – to poor areas such as the North-West, for example, and this year we were in the Smolyan region. We go to schools in the villages, where it is otherwise very difficult to get any kind of help. We donate laptops to them – 10 per school. Over the past couple of years, we have donated a total of 130 laptops in partnership with the Ministry of Education, which provides software licenses for children to use relevant products such as Teams. What we want is to create a level playing field. To go there and see in the children's eyes hope and ambition for the future – this is extremely touching.

There was such an initiative: for large companies to "adopt" their class at school. The focus of most was mainly on the 10th and 11th grades in the big cities – promising future personnel.

We chose the most distant school from the list, in Zlatograd, where education was from 1st to 3rd grade. I don't expect that in 20 years these kids will come to work at Schwarz IT. But I want to instill in them the confidence that with education they can achieve anything, no matter where they live. We don't win from this – everyone wins.

**Covid-19 has increased interest in technologies that eliminate human interaction in the supermarket: automated checkouts, online ordering and drive-in pickup systems, mobile apps instead of checkouts... Which of these technologies do you think will stick around longer?**

Self-service checkouts will certainly remain due to the lack of personnel. The checkout process will continue to develop. The so-called self-scanning process, for instance, when the customer scans the item, puts in the cart and goes through the checkout without any contact. Compared to normal shopping where you touch a product five to six times at least: from the stand to the cart, from the cart to the checkout, then back in the cart, in the bag, in the car, in the fridge... In general, the checkout belt and this most annoying process in physical trade will be optimized or directly replaced by other processes.

Online shopping will certainly keep growing at a fast pace. However, the ordinary, stationary, physical trade will still exist even after many years. There is one thing that cannot be replaced with digital – the human senses. Behind



the screen you cannot touch, you cannot smell. It lacks the human element – the emotion and experience of shopping.

**Before the pandemic, online shopping did not seem to affect groceries that much, especially in Bulgaria. But in 2020, this segment grew by nearly 33%. Will this development continue in the future? How much would it be affected by a possible recession?**

If you allow me, I'll start from the back forward. In the event of a recession, trade will be least affected because of a cynical maxim: hunger is more potent than electric power. I would sit in the dark and in the cold, but I would not be able to sleep hungry.

The pandemic has skyrocketed online commerce, and grocery commerce will grow. The

Schwarz Group is well prepared for this. Lidl is successfully developing its online store in Europe, but at the same time, Kaufland, through acquisition, is expanding the other form of online shopping – the so-called marketplace.

**What is the difference between the two models?**

The main difference is that with online shopping, you buy the product, you put it in storage and when the customer order it, you deliver it. While in a marketplace, you provide the shopping platform itself. The products there are not owned by Kaufland but by different traders that list them on the platform and pay a commission on sales.

**An analytics company recently identified six**



**main areas where the digitization of commerce will advance: artificial intelligence, augmented and virtual reality, Big Data, cloud infrastructure, mobile HR applications, robots, and drones. Which ones look most promising to you?**

I think that from today's point of view the most futuristic seems to be artificial intelligence and drones if they can be used in deliveries in the so-called "last mile". This will be really vanguard.

Otherwise, we are currently working on augmented reality glasses here, in Bulgaria. We've developed our project, following the best practices of design thinking.

But if you ask of my personal opinion, the time for this technology has not yet come. I can hardly imagine a middle-aged person – our average customer – to go with one of those big black glasses and having them guide him in his shopping in the store. On the other hand, for a young person who tends to let themselves be experienced, perhaps virtual reality would be of interest. There is a lot of experimentation in this area. But for now, I rather see augmented reality in our company as applicable in the field of training.

As for Big Data, this is a very serious topic. A colleague of mine, from Tesco, said years ago: working with big data is like trying to drink water from a fire hose, but we still try to master this process, because there is no greater advantage for a trader than knowing his customer.

**"Salaries in Bulgaria are so low that the Bulgarian business is not forced to digitize. Non-digital labor seems cheaper. This is called entrepreneurial myopia. Business in our country should take the digitization leap as soon as possible"**

**How to look at some apocalyptic prognosis that automation and robotization will shake up the labor market in a way not seen since the dawn of the Industrial revolution?**

I will put it this way: Please, God! Because the shortage of labor resources is already in every sphere of the economy – from the IT sector to cleanliness. There is not only a lack of qualified personnel but of personnel in general. Technology can only help us overcome this. Information technology is originally only to help people. A common example is Wikipedia. Once, if we had to find the meaning of a term, we had to go to the library and go through 10 books. Today, on Wikipedia you can easily find any information.

Digitization makes life easier and allows us to balance better between work and personal life.

Technology is a way of increasing our productivity, without increasing our amount of work.

**According to a report, 24% of all cyberattacks in 2020 targeted retail companies – the highest percentage of all industries. Perhaps in confirmation of this, a year ago the Schwarz Group acquired the Israeli cyber security startup XM Cyber. Are such solutions being developed in our country? In general, how good is the Bulgarian IT sector in cyber security?**

I cannot comment on the Bulgarian cyber security industry. The data leak from the National Revenue Agency and the problems with the Bulgarian Post going back to paper again – these things do not speak well...

**The question with these cases is to what extent the state and the IT industry have even met...**

In Schwarz Group we perceive this risk as primary. If you had asked a thousand randomly selected CEOs a few years ago about the biggest risks, they would have said: geopolitical, then financial because of interest rates, and so on. Today, everyone will tell you that cyber risk comes first.

In this relation, Schwarz bought XM Cyber for the impressive amount of 700 million dollars. What does XM Cyber do? XM Cyber is an offensive, aggressive and active approach. A standard penetration test for system security

entirely based in Europe. This means, in plain text, that we are fully under the regulations of the European Union, which ensure the protection of confidential data. If in Beijing they use the motto "China for the Chinese", why don't we introduce the principle "Europe for the Europeans"?

**It looks like it is harder for Bulgaria to earn the trust of European investors, compared to other countries in the region. Do you agree? What are the reasons?**

In my opinion, what discourages the investors and makes them choose more expensive locations as the Czech Republic and Poland, is the political risk and the rule of law. These two things cannot be compensated with a flat tax.

**Recently, analysts from BASSCOM commented to Bloomberg TV Bulgaria a curious paradox: our country is a leader in the IT sector, and at the same time Bulgarian business is in one of the last places in the EU in terms of digitization. What do you think is the explanation?**

Thank you a lot for this question. The answer is pretty simple: salaries in Bulgaria are so low that the Bulgarian business is not forced to digitize. Non-digital labor seems cheaper. This is called entrepreneurial myopia. Business in our country should take the digitization leap as soon as possible. Otherwise the outcome will not be good.

**Nowadays, we witness how employers lead real advertisement wars – from TV to posters in the subway – to attract employees. Doesn't this give a boost to the digitization process?**

Not enough, obviously. Look at some of the job posting sites in the IT sector. I'm not bothered that there are 6500 vacant positions. I am concerned about their growth on a weekly basis. We are currently in a world dominated by the worker. 60-65 companies are fighting for one IT specialist.

**This probably also explains why specialists change jobs so often – sometimes every 4-5 months.**

It really depends on the company. We have a relatively low turnover because we manage to retain people with a corporate culture. Now everyone in this sector gives good remuneration and also additional incentives like free coffee and fruit in the office and so on. But this is not enough. Maybe it is enough to attract and hire someone, but not to keep him, however. This is where corporate culture comes into play. It makes you feel like a part of something bigger. The Schwarz Group is definitely something big: last year its turnover exceeded more than twice the Gross Domestic Product of Bulgaria. This is the kind of place where you have a huge opportunity to develop. ■

# ЗАСТРАХОВКА ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ

Погрижете се за дома си с **20% отстъпка**  
до края на февруари

За допълнителна информация посетете [www.armeec.bg](http://www.armeec.bg)



**Винаги с вас!**

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

Какви са предимствата, предлагани от ЗАД „АРМЕЕЦ“:

- Защита на дома срещу минимална премия от 10 лв.;
- 20% отстъпка от застрахователната премия;
- Застрахователно покритие, изцяло съобразено с Вашето жилище и имуществото Ви;
- Бърза процедура и експертна консултация при сключване на застраховката;
- Възможност за избор на застрахователните рискове;
- Покритие срещу кражба чрез взлом и кражба с техническо средство до 14 000 лева без опис на имуществото;
- Навременно изплащане на щетите в случай на застрахователно събитие;
- Осигурен денонощен Асистанс център с телефони: **0 700 1 39 39 и 0887 922 444.**

Къде можете да сключите застраховка „ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ“?

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

**ПРОМОЦИЯТА Е ВАЛИДНА ДО  
28.02.2023 г.**





44 | **МИТОВЕ И ЛЕГЕНДИ ЗА  
ПРЕНАСЕЛВАНЕТО**  
DEBUNKING THE OVERPOPULATION MYTH

32 | **НЯМА ЧОВЕК - ИМА ПРОБЛЕМ**  
NO MAN MEANS PROBLEM

40 | **РАЖДАНЕ, СМЪРТ И ИСТОРИЯ**  
BIRTH, DEATH AND HISTORY

AQUAHOUSE  
HOTEL & SPA



## НОВА ГОДИНА В АКВАХАУС ХОТЕЛ & СПА



30.12.2022  
Любо Киров

31.12.2022  
Хилда Казасян & бeнд

31.12.2022  
Графа

31.12.2022  
Михаела Филева

31.12.2022  
Ники Кънчев

1.01.2023  
Стефан Вълдобрев &  
Обичайните заподозрени

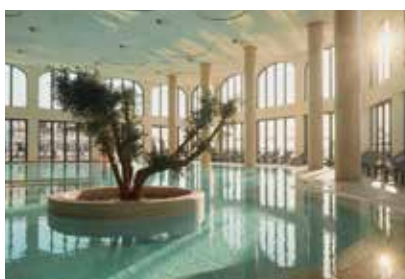
[www.aquahousehotel.com](http://www.aquahousehotel.com)



AQUA  
HOUSE  
THERMAL & BEACH

**ЗДРАВЕ И КРАСОТА ЧРЕЗ СИЛАТА  
НА МИНЕРАЛНАТА ВОДА**

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



**Sts. Constantine & Helena Resort**  
**Sea, SPA and Culinary Destination**

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







С ПОГЛЕД  
към твоето бъдеще!



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

# НЯМА ЧОВЕК - ИМА ПРОБЛЕМ

Три факта и три притеснителни извода от преброяването на населението в България

Текст **ИВАНИНА МАНЧЕВА** / Фотография **АРХИВ**





**К**атастрофалното участие на България в Първата световна война ѝ струва 87,500 загубени живота по фронтовете. Десетте мирни и относително благополучни години между 2011 и 2021 са ѝ стрували 845,000 жители - почти десет пъти повече.

Първите официални резултати от Преброяване 2021 успяха да ни изненадат с мащаба на намалението – то е по-голямо, отколкото предполагат текущите данни. Наред с това бе потвърдено, че населението на България застарява и все повече се концентрира в големите градове.

Според данните от преброяването, към 7 септември 2021 в България живеят 6 519 789 души, като за 10 години населението е спаднало с 845 000 души (11.5%). Но според текущите данни на НСИ, основа-

ни на регистрираните раждания, смъртни случаи и данни за механичния прираст (доколкото са налични) населението на страната трябва да е било 6 838 937 към 31 декември 2021. Разликата може да се обясни с по-голям брой лица, живеещи в емиграция, или с пропуски в обхвата на преброяването.

#### **ФАКТ №1: ДВА „ВИНОВНИКА“ – ВИСОКА СМЪРТНОСТ И ЕМИГРАЦИЯ**

Сравнението с данните за останалите европейски държави показва, че проблемът у нас е високата смъртност, а не толкова ниската раждаемост. България бе страната с най-висока смъртност още преди Covid-19. Докато през 1965 смъртността е била 8.1‰, а през 1990 – 12.5‰, през 2021 тя вече е 21.7 на хиляда. Българската здравна система (и обще – ►



► ството, като цяло) преминаха най-трудно през пандемията от всички държави в ЕС. Страната показва най-голямо нарастване на смъртните случаи през 2020 и 2021. От останалите страни, за които Евростат предоставя данни, само Сърбия доближава това тъжно постижение.

По отношение на раждаемостта България не е голямо изключение от тенденциите в Европа: през 2021 г. раждаемостта у нас е 8.5‰ \* при 9.1 на хиляда в ЕС-27, като Гърция, Испания, Италия, Португалия и Малта се представят по-зле.

Спадът на раждаемостта у нас отгавна не е новина - тя намалява от 25.2 промила през 1950 и 15.3 промила през 1965 до днешното от 7.7 промила през 1997. След 2007 се стабилизира около 10 промила, но след 2013 отново спада. Данните също показват, че това не е въпрос само на семейно планиране или икономически ограничения, а и на намаляването на броя на жените на гетерогенна възраст. Коефициентът на фертилност, който измерва ражданията не към цялото население, а спрямо жените на възраст до 44 години, у нас е по-висок от средното за ЕС през 2020 и се подобрява през последните години, като България изпреварва по този показател цели 17 други държави в ЕС.

Наред със скока на смъртността, другата голяма разлика с предходното преброяване е ръстът на емиграцията. Според НСИ тук се включват хора, които отсъстват от страната за период над една година към датата на преброяването. Твърдението, че 344,000 души са напуснали страната след 2011, е изненада на фона на текущите сведения (това прави средно по 90,000 напуснали страната годишно за този период). Данните обикновено не са много точни, тъй като статистиката не може да обхване добре пътуванията между страни от ЕС, както и продължителността на престоя. Престои да научим повече подробности за начина на опчитане на външната миграция, когато НСИ публикува пълните резултати и доклада за качество.

#### **ФАКТ №2: СТРУПВАНЕ ОКОЛО ГОЛЕМИТЕ ГРАДОВЕ**

Продължава концентрацията на населението в няколко икономически центъра, като вече се забелязва тенденция за оформяне на сателити в близост до тях. Пандемията и създаването на нови индустриални зони повлияха тази тенденция. В шест града, наброяващи над 100,000 души, живее 34.5% от населението на страната (32% през 2011). Това увеличение почти изцяло се дължи на София. Макар населението на столицата да намалява с 1.6%, този спад е значително по-

малък от средния. Така в София през 2021 са концентрирани 18.2% от населението при 16.3% през 2011 (За сравнение в началото на 40-те години в столицата са живеели малко над 6% от българите).

Само в пет общини (Божурище, Несебър, Елин Пелин, Родопи и Джебел) населението се увеличава. Селищата, близки до столицата и до големи икономически центрове, се разват на повече нови жители. Лидери по нарастване на населението са Ивняне, до Банкя - с 1395 души (150%), Бистрица край София - с 920, Нови хан - с 883, Марково, Пловдивско - с 682 души.

На другия полюс данните показват, че 199 населени места нямат нито един жител, като 71 са се обезлюдили след 2011. Но пък 34 „мъртви села“ са възкръснали в този период.

Тази близка миграция обаче се сблъска с недостиг на добри публични услуги и инфраструктура. Например, текущите данни на НСИ сочат, че в атрактивни общини като Костинброд и Раковски вече не достигат места в детските градини.

#### **ФАКТ №3: ВЪЗРАСТОВАТА СТРУКТУРА СЕ ВЛОШАВА**

Намалението на хората в активна въз-

раст (15-64 години) за последните десет години е с 958 501 души - доста по-голямо от общото намаление на населението. Коефициентът на демографско заместване - тоест съотношението между влизащите в трудоспособна възраст (15 - 19 г.) и излизащите нея (60 - 64 г.), е намалял двукратно от началото на века. Това води до много лоша прогноза за пазара на труда и оттук за потенциала на икономиката - особено за областите Смолян, Кърджали и Перник. Те са на път да догонят Габрово и Видин като областите с най-неблагоприятна възрастова структура.

Данните показват прелом при младите пополнения на пазара на труда - българите на възраст от 20 до 25 години са с 45% по-малко, отколкото са били през 2011. Това се дължи на спада на раждаемостта в края на 90-те, но и на заминаващите да учат в чужбина. От друга страна, крехкият ръст на децата във възрастовата група 10-14 години отразява увеличението на раждаемостта непосредствено след финансовата криза, която постави на пауза кариерното развитие на много жени.

Данните по области разкриват още интересни тенденции. Например, в София най-голямата група са лицата на 33 години и







близки до тази възраст, докато във Варна, Пловдив и Бургас най-много са 47-годишните. Влошаването на възрастовата структура ще доведе до още по-силен натиск върху здравната и пенсионната система. Ще доведе и до още по-голям спад на населението, тъй като относително намаляват жените в гетерогенна възраст. Това е порочен кръг.

#### КАКВО СЛЕДВА ОТ ДАННИТЕ?

Непосредствените последици са ясни: ще се променят някои статистически показатели, както и заложи критериуми по различни програми, свързани с брой на населението. По-малкото жители ще повишат някои показатели, като БВП на глава от населението. Други показатели, отнасящи се главно за обезлюдените райони (например, брой болнични легла спрямо население), ще се влошат. Заради поголемия дял на жителите на столицата е нормално да се очаква преразпределение на изборните мандати при следващи избори за Народно събрание, макар темата да е дискуссионна.

#### КАКВИ ИЗВОДИ ЗА ПОЛИТИКАТА МОЖЕМ ДА НАПРАВИМ?

Първо, сегашната демографска стратегия трябва или да се преработи, или да се отмени напълно. Няма полза от нея. Достатъчно би било да можем да разчитаме на добре работещи здравна и социална система, далновидна регионална политика и по-сериозна работа на агенцията за българите в чужбина. Сега демографският план на страната просто обобщава междуведомствени преписки на различните институции без никакъв опит за съгласуване, проверка и определяне на приоритети.

Такъв разумен приоритет са регионалната политика и подпомагането на семействата - както в големите градове, където не достигат детски градини и цените на жилищата отказват мнозина от мисълта за второ дете, така и в малките населени места, където има проблеми с достъпността и качеството на здравните и образователните услуги. Покрай това не трябва да се изплъзва въпросът за образованието и интеграцията на ромите, който сега е спъван от стереотипи, грешни стимули и криви политически сметки.

Влошаването на възрастовата структура и проблемите на родителството

не могат да се отделят от проблема на външната и вътрешна миграция, наложени от икономическа принуда. Увеличаването на дела на възрастното население е голямо предизвикателство пред системата за социални грижи и здравната система. Дори да се спрат течовете в здравеопазването, държавата трудно ще се справи сама с демографския товар. Същевременно разкъсването на традиционните социални връзки в резултат на миграцията усложняват до невъзможност задачите. Затова държавата трябва да помага на семействата и местните общности, за да могат и те да си помагат. А не да налива парите за регионално развитие в ненужни нови университети, или пък средствата за социална и жилищна политика - в саниране.

#### НЕОТЛОЖНИЯТ ВЪПРОС ЗА ПЕНСИИТЕ

Вторият проблем, който кризите от последните години изтласкаха на заден план, вече е неотложен - устойчивостта на пенсионната система. Изборът е между следните алтернативи, които ще сблъскат различните групи от населението - ново увеличаване на пенсионната възраст, увеличаване на осигурителните вноски или ограничаване на всички пенсионни плащания, които не са свързани с осигурителен принос и по-бавни индексации на пенсиите.

Заедно с ромския въпрос, това може да се окаже по-спешен проблем, отколкото сме готови да приемем. При текущите данни и условия на живот в България последиците от намаляването на активното население не могат да се решат с хипотетичен внос на работници или програми за завръщане на българи. Не и в обозримо бъдеще.

Трето, необходима е административно-териториална реформа. Сега в 83 общини живеят под 6 000 души, което не позволява ефективно предлагане на публични услуги. Време е да се намали броят на общините и да се преразгледат областите. Само тогава има смисъл да се говори за по-голяма финансова самостоятелност на общините.

Политически това изглежда немислимо сега - не само заради предстоящите местни избори, а и заради програмирането на европейските фондове, включително бюджета за регионално развитие. Но от икономическа гледна подобен ход е неизбежен. Като се имат предвид сътресенията, които той ще предизвика, и традиционно бавното узряване на всякакви реформи у нас, работата по тази реформа трябва да започне сега, за да приключи през следващите пет години. ■



# NO MAN MEANS PROBLEM

Three facts and three disturbing conclusions from the 2021 census in Bulgaria

By IVANINA MANTCHEVA / Photography ISTOCK

**T**he catastrophic participation of Bulgaria in World War I have cost it 87 500 lost lives at the front line. The ten peaceful and relatively prosperous years between 2011 and 2021 cost the country 845,000 inhabitants - almost ten times as much. The first official results from Census 2021 managed to surprise us with the scale of the reduction – it is bigger than the current figures suggest. In addition, it was confirmed that Bulgaria's population is getting older and concentrates increasingly in large cities.

According to the census data, as of September 7, 2021, 6,519,789 people live in Bulgaria, and in 10 years the population has decreased by 845,000 people (11.5%). But according to current NSI (National statistical institute) data based on registered births, deaths, and mechanical growth data (as far as it is available) the population of the country should have been 6,838,937 as of 31 December 2021. The difference can be explained by a larger number of people living in emigration, or with gaps in the census coverage.

## **FACT No.1: TWO CULPRITS – HIGH DEATH RATE AND EMIGRATION**

Comparison with the data of the rest Euro-

pean countries indicates that the bigger problem in Bulgaria is the high death rates and not so much the low birth rate. Bulgaria was the country with the highest death rate even before Covid-19. While in 1965 death rate was 8,1%, and in 1990 – 12,5%, in 2021 it was already 21,7%. The Bulgarian healthcare system (and society in general) got through the pandemic with the greatest difficulties compared to all countries in the EU. The country showed the largest increase in deaths in 2020 and 2021. Of the other countries for which Eurostat provides data, only Serbia comes close to this sad achievement.

Regarding the birth rate, Bulgaria is not a big exception to the trends in Europe: in 2021, the birth rate in our country is 8.5‰ \* compared to 9.1 per thousand in the EU-27, with Greece, Spain, Italy, Portugal and Malta performing worse.

The decline in the birth rate in our country has not been news for a long time - it decreased from 25.2 per thousand in 1950 and 15.3 per thousand in 1965 to the bottom of 7.7 per thousand in 1997. After 2007 it stabilized at around 10 per thousand, but after 2013 it fell again. The data also show that this is not just a matter of family planning or economic constraints, but also of the decline

in the number of women of childbearing age. The fertility rate, which measures births not to the entire population, but to women up to the age of 44, in our country is higher than the average for the EU in 2020 and has been improving in recent years, with Bulgaria ahead of as many as 17 other countries in terms of this indicator in the EU.

Along with the leap in the death rate, the other big difference with the previous population census is the emigration rate. According to NSI here are included people that are absent from the country for a period longer than one year as of the population census date. The claim that 344,000 people have left the country since 2011 is surprising given the current figures (that makes an average of 90,000 people leaving the country per year for that period). The data is usually not very precise, as the statistics do not cover well the travel between EU countries, as well as the length of stay. We are about to learn more details on the method of reporting external migration when the NSI publishes the full results and quality report.

## **FACT No.2: CLUSTERING AROUND BIG CITIES**

The concentration of the population in several



economic centres continues, and the trend to form satellites near them is already noticeable. The pandemic and the creation of new industrial zones influenced this trend.

In six cities with over 100,000 people live 34.5% of the country's population (32% in 2011). This increase is almost entirely due to Sofia. Although the population of the capital is decreasing by 1.6%, this decrease is significantly smaller than the average. Thus, 18.2% of the population was concentrated in Sofia in 2021 compared to 16.3% in 2011 (For comparison, in the early 1940s, just over 6% of Bulgarians lived in the capital).

In only five municipalities (Bozhurishte, Nessebar, Elin Pelin, Rodopi and Dzhebel) the population is increasing. Towns close to the capital and other major economic centres are home to more new citizens. Leaders in population growth are Ivanyane, next to Bankya - with 1395 people (150%), Bistritsa near Sofia - with 920, Novi Khan - with 883, Markovo, Plovdiv municipality - with 682 people.

At the other pole, the data show that 199 settlements have no inhabitants, and 71 have become depopulated since 2011. However, 34 "dead villages" have been resurrected during this period.

This close migration, though, has faced a lack of acceptable public services and infrastructure. For example, current NSI data show that in attractive municipalities as Kostinbrod and Rakovski there is already a shortage of vacant places in kindergartens.

### **FACT No.3: THE AGE STRUCTURE IS GETTING WORSE**

The decrease of people in active age (15-64 years) for the last ten years is by 958,501 people - much larger than the total decrease in population. The demographic replacement rate - i.e., the ratio between those entering working age (15 - 19 years) and those leaving it (60 - 64 years), has halved since the beginning of the century. This leads to a very bad forecast for the labour market and hence for the potential of the economy - especially for the districts of Smolyan, Kardzhali and Pernik. They are about to overtake Gabrovo and Vidin as the regions with the most unfavourable age structure.

The data show a turning point in the young recruits to the labour market - there are 45% fewer Bulgarians aged 20 to 25 than there were in 2011. This is due to the drop in the birth rate at the end of the 90s, but also to those leaving to study abroad. On the other hand, the fragile growth of children in the 10-14 age group reflects the increase in the birth rate immediately after the financial crisis, which put many women's careers on hold.

Data by districts reveal more interesting trends. For example, in Sofia the largest

The current demographic strategy must either be revised or completely canceled. There is no benefit of it. It would be enough to be able to rely on a well-functioning health and social system, and far-sighted regional policy

group is people aged 33 and close to that age, while in Varna, Plovdiv and Burgas the majority are 47-year-olds. The deterioration of the age structure will lead to even greater pressure on the health and pension systems. It will also lead to an even greater decline in the population, as women of childbearing age are relatively reduced. It's a vicious cycle.

### **WHAT DOES THE DATA IMPLY?**

The immediate consequences are clear: some statistical indicators will change, as well as set criteria for various programs related to the number of the population. Fewer residents will increase some indicators, such as GDP per capita. Other indicators relating mainly to depopulated areas (for example, the number of hospital beds per population) will deteriorate. Because of the larger share of the capital's residents, it is normal to expect a redistribution of the electoral mandates in the next elections for the National Assembly, although the topic is debatable.

### **WHAT CONCLUSIONS CAN BE MADE ON POLITICS?**

Firstly, the current demographic strategy must either be revised or completely canceled. There is no benefit of it. It would be enough to be able to rely on a well-functioning health and social system, far-sighted regional policy and more serious work of the agency for Bulgarians abroad. Now the country's demographic plan simply summarizes interdepartmental files of the various institutions without any attempt to coordinate, verify and set priorities. Such reasonable priorities are regional policy and support for families - both in big cities, where there are not enough kindergartens and housing prices discourage many from thinking about having a second child, and in

small settlements where there are problems with the accessibility and quality of health and educational services. In addition, the issue of Roma education and integration, which is now hampered by stereotypes, wrong stimulus and crooked political calculations, should not be overlooked.

The deterioration of the age structure and the problems of parenting cannot be separated from the problem of external and internal migration imposed by economic compulsion. The increase in the share of the elderly population is a major challenge for the social care system and the health system. Even if the leakages in health care are stopped, the state will have a hard time coping with the demographic burden alone. At the same time, the rupture of traditional social ties as a result of migration complicates the task to the point of impossibility. Therefore, the state must help families and local communities so that they can help each other. And not to pour the money for regional development into unnecessary new universities, or the funds for social and housing policy - into rehabilitation.

### **THE URGENT ISSUE OF RETIREMENT PAY**

The second problem, which the crises of recent years pushed to the background, is now urgent - the sustainability of the pension system. The choice is between the following alternatives, which will confront different groups of the population - a new increase in the retirement age, an increase in social security contributions, or a limitation of all pension payments that are not related to social security contributions and slower indexation of pensions.

Along with the Roma issue, that might turn out to be a more urgent issue than we are ready to accept. Given the current data and living conditions in Bulgaria, the consequences of the reduction of the active population cannot be solved by the hypothetical importation of workers or programs for the return of Bulgarians. Not in the foreseeable future.

Third, an administrative-territorial reform is needed. Now in 83 municipalities live less than 6,000 people, which does not allow for the effective provision of public services. It is time to reduce the number of municipalities and revise the districts. Only then does it make sense to talk about greater financial independence of municipalities.

Politically, this seems inconceivable now - not only because of the upcoming local elections, but also because of the programming of European funds, including the budget for regional development. But from an economic point of view, such a move is inevitable. Given the upheaval, it will cause and the traditionally slow maturation of any reforms in our country, work on this reform must begin now to be completed within the next five years. ■

# Dnes.bg

Вече знаеш

СПОРТ СВЯТ БЪЛГАРИЯ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ БЪЛГАРИЯ СПОРТ СВЯТ БЪЛГАРИЯ  
ЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗНЕС ТЕХНОЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗНЕС  
АРИЯ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ СВЯТ СПОРТ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ БЪЛГАРИЯ НОВИНИ Т  
УРА СПОРТ СВЯТ БИЗНЕС ТЕХНОЛОГИИ КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗНЕС  
СПОРТ СВЯТ БЪЛГАРИЯ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ БЪЛГАРИЯ СПОРТ СВЯТ БЪЛГАРИЯ  
ЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗНЕС ТЕХНОЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗНЕС





**ЦКБ Сила**  
пенсионноосигурително  
акционерно дружество

***С грижа за Вас!***



**ИЗБЕРИ ПОАД „ЦКБ-СИЛА“:  
ПЪРВОТО РЕГИСТРИРАНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ  
ФЕВРУАРИ 1994 Г.**

**КЪМ 30.09.2022 Г. – С НАД 398 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И 1,7 МИЛИАРДА ЛВ. УПРАВЛЯВАНИ  
НЕТНИ АКТИВИ В ПЕНСИОННИТЕ ФОНДОВЕ (ДАННИ НА КФН: [WWW.FSC.BG](http://WWW.FSC.BG)).**

**ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ДОБРОВОЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД ОТ МАРТ 1996 Г.,  
ОТ 2019 Г. ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ПРОФЕСИОНАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД,  
ОТ ОКТОМВРИ 2021 Г. ИЗПЛАЩА ПОЖИЗНЕНИ ПЕНСИИ И РАЗСРОЧЕНИ ПЛАЩАНИЯ  
НА ОСИГУРЕНИ ЛИЦА В УНИВЕРСАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД.**

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

# РАЖДАНЕ, СМЪРТ И ИСТОРИЯ

От Шишманова България до днешен Ирак, демографията е често пренебрегвано, но много убедително обяснение

Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотография ISTOCK

**В** края на XIV век България на цар Иван Шишман води последните си битки срещу османските турци. Знаете ли обаче колко е населението ѝ? Около 100 000 души, твърдят учените. С други думи, по-малко от съвременната Добричка област.

**ШИШМАНОВА БЪЛГАРИЯ** е днешният Север, без Видин и Добруджа. Но все пак! Каква армия могат да свикат 100 000? Колко могат да издържат? И не мислите ли, че при тези обстоятелства, "немоощната" съпротива на уж "слабия" цар и неговите бойци изглежда иначе?

Учебниците често пропускат най-важното. Те неволно скриват един от най-важните фактори в историята: демографията. За сметка на това преувеличават други – националната психология, героизма, емоцията. Така "човешкото" остава на втори план, зад гърба на необикновено то, извънредното, "нечовешкото".

Грандиозните успехи на Наполеон Бонапарт в началото на XIX век изглеждат логични, когато припомним, че неговата Франция надхвърля цели 30 милиона, заради мекия си климат и плодородната си земя. Като сравнение, всичките 39 германски държавици, които той покорява и

които съответстват на сегашната Германия, че и малко отгоре, едва ли са били повече от 18 милиона. Сравнете числата от днес и ще видите разликата. Но вижте и обратната страна. Наполеоновата катастрофа се измерва с 800 000 до 1 милион човешки животи загуба – огромно бедствие дори за днешния ген.

**ДА ВЗЕМЕМ ОЩЕ ЧЕРНАТА ЧУМА** през XIV век, взела живота на над трета от Европа. Не е ли тя основната причина за възхода на османските турци, а не "липсата на християнска солидарност", за която говорят онези, които проектират историята през оптиката на днешния ген? Или "Юстиниановата" чума през 542, когато, според Прокопий, 10 000 души умирали на ден само в Константинопол. Не предизвика ли тя упадък на Римската империя и трансформацията ѝ в това, което продължаваме да наричаме погрешно "Византия"? Примерите са безброй.

Самата война и даже насилието могат да се обяснят демографски. Учените говорят за т.н. "младежки балон", youth bulge. Германският изследовател на геноцида Гунар Хайнзон свързва рязкото нарастване на младата популация (от 15- до 24-годишните) със съответно увеличаване на агресив-

сията. Войната като феномен на "третия или четвъртия син": излишъкът от млади, активни мъже неизбежно подклажда насилието. През 1950 година Ирак е бил едва 5.6 милиона души. Оттогава броят на населението му е нараснал шесторно – и продължава да расте.

**ПОМНИМ ТАЗИ ТРЕВОГА ОТ РОМАНА** на Дан Браун „Аг“, свързан с Данте и пренаселеността на света. Книгата излезе през 2013 и сервира обилна порция от демографската паника, поднесена за първи път от Малтус през 1798. Томас Малтус, съвременник на Наполеон, изчислил, че човечеството се увеличава в геометрична прогресия, а ресурсите за изхранването му – в аритметична. Малтус не знаел, че скоро ще бъдат овладени плодотворните равнини на Северна и Южна Америка, ще напреднат земеделските технологии и уравнението ще се оправи.

Браун връща паниката с прости изчисления. От появата на човека до XIX век човечеството е станало един милиард. После му трябват само сто години, за да удвои броя си, а след това – само 50, за да се удвои отново до 4 милиарда през 70-те. Всеки момент пак ще се удвои и ще стане осем. Това си е геометрична прогресия.







Изход, който да бъде едновременно етичен и функционален, не се вижда. Затова и "Ag" не завършва с хепиенд.

#### ДЕМОГРАФИЯТА ИМА СВОИТЕ ЗАКОНИ.

Расте броят на бедните; на богатите – намалява. По-високият стандарт дава по-малко деца. Заможната и либерална Европа остарява. За разлика от Ирак, Испания намалява от 2012, Португалия – от 2010. Литва е загубила една пета от населението си от 1989, включително заради емиграцията. Германия има най-ниската раждаемост в света за последните 12 години. До 2050 тя ще намалее с 15 милиона.

Деца намаляват, увеличават се пенсионерите. В Италия хората над 65 години ще нараснат от 2.7% през 2014 до 18.8% през 2050. Това е радикален поврат. Тъкмо пенсионерането на "бейби-бумърите" (поколението от 50-те и 60-те) може да обясни редица явления, като ръста на песимизма, възхода на десните популисти, дебата за емиграцията и успехите на лидери като Тръмп, Орбан и Мелони.

Ще кажете, тук има несправедливост: защо прогресът намалява ражданията? Но от гледната точка на глобалните ресурси нещата изглеждат иначе. Намаляват тези, които консумират повече – и обра-

тното. Планетата взима своя реванш.

**ЗА БЪЛГАРИЯ КРИЗАТА С РАЖДАЕМОСТТА** и емиграцията са скритите чудовища на прехода. Те надничат зад всяка българска криза – и могат да обяснят и необяснимото, например мистериозния български дух на отрицанието, повсеместния скепсис и трагичния патос на съвременната литература. Фактът, че българската територия би могла да побере една Южна Корея (52 милиона жители) и даже един Бангладеш (165 милиона) подсказва защо кариера в България се прави бързо и защо обществото има постоянен проблем с излъчването на елити. Хора няма, както се казваше във вица за седемте самураи, които били трима.

**"ДЕМОГРАФИЯТА Е СЪДБА".** Приписват тази мъдрост на Огюст Конт. След като обаче досега я защитавах, сега ще предугадам: да не прекаляваме. В историята, както и в живота, винаги има повече от една причина.

Ще повторя, демографията изследва хората. А основното качество на човека е да се променя, надвишава обстоятелствата и изненадва. Ние имаме свободна воля. Напук на съдбата, напук и на демографията гаже. ■



## 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.



# BIRTH, DEATH AND HISTORY

From Bulgaria of Tsar Shishman to modern Iraq, the demography is often neglected but very convincing explanation

By BOYKO VASSILEV / Photography ISTOCK

In the late 14th century Bulgaria of Tsar Ivan Shishman leads its last fights against Ottoman Turkish. However, do you know what was its population then? According to scientists, it was approximately 100 000 people. In other words, it was less than today's Dobrich Municipality.

**BULGARIA OF TSAR SHISHMAN** is today's North Bulgaria not including Vidin and Dobrudzha area. But still! What an army could 100 000 present? How long could they last? And don't you think that under these conditions the 'infir' resistance of the supposedly "weak" king and his fighters look otherwise?

Schoolbooks often miss the most important. They unintentionally hide one of the most important factors in history: demographics. On the other hand, they exaggerate others – national psychology, heroism, emotion. Thus, the "human" remains in the background, behind the unusual, the extraordinary, the "inhuman".

Napoleon Bonaparte's spectacular successes at the beginning of the 19th century seem logical when we remember that his France exceeded 30 million people because of its mild climate and fertile land. By way of comparison, all the 39 German states he conquered, which corresponded to present-day Germany, and a bit more, were hardly more than 18 million. Compare the numbers from today and you will see the difference.

But let's see the opposite side. Napoleon's catastrophe led to the death of 800 000 to 1 million people – it was a tremendous disaster even from present point of view.

**LET'S LOOK AT THE BLACK DEATH** in the 14th century, which killed more than a third of Europe. Was it not the main reason for the rise of the Ottoman Turks, and not the "lack of Christian solidarity" which those who project history through the lens of today talk about? Or the "Justinian" plague in 542, when, according to Procopius, 10,000 people died per day in Constantinople alone. Did it not cause the decline of the Roman Empire and its transfor-

mation into what we continue to mistakenly call "Byzantium"? The examples are numerous.

The war alone and even the violence could be explained demographically. Scientists talk about the so called 'youth bulge'. German Genocide researcher Gunnar Heinzon links the sharp increase in the youth population (15- to 24-year-olds) to a corresponding increase in aggression. The war as a phenomenon of the 'third or fourth son': the excess of young and active men inevitably incites violence. In 1950, Iraq was only 5.6 million people. Since then, its population has grown sixfold – and keeps growing.

**WE REMEMBER THE ANXIETY** from Dan Brown's novel *Inferno*, related to Dante and the overpopulation of the world. The book came out in 2013 and serves up a hearty dose of the demographic panic first served up by Malthus in 1798. Thomas Malthus, a contemporary of Napoleon, calculated that population increases in a geometric progression and the resources to feed it in an arithmetic progression. Little did Malthus know that the fruitful lands of North and South America would soon be conquered, agricultural technology would advance, and the equation would be righted.

Brown turns back the panic with simple calculations. Since the appearance of man to the 19th century, humanity has become one billion. Then it needed just a hundred years to double its quantity, and after that only 50 more to again double up to 4 billion in the 1970s. Any moment it will double again and become eight. It's a geometric progression. There is no way out that is both ethical and functional. That is why "Hell" does not end with a happy ending.

**DEMOGRAPHY HAS ITS LAWS.** The number of poor population grows; and of the rich - decreases. A higher standard produces fewer children. Affluent and liberal Europe is getting old. Unlike Iraq, Spain has been decreasing since 2012, Portugal - since 2010. Lithuania has lost one fifth of its population since 1989

including due to emigration. Germany has the lowest number of birth rate in the world for the last 12 years. By 2050, it will decrease by 15 million. Children are decreasing, pensioners are increasing. In Italy, people over 65 will grow from 2.7% in 2014 to 18.8% in 2050. This is a radical turnaround. It is precisely the retirement of the "baby boomers" (the generation of the 50s and 60s) that can explain a number of phenomena, such as the growth of pessimism, the rise of right-wing populists, the debate on emigration and the successes of leaders such as Trump, Orbán and Meloni.

There is some injustice here, you would say: why does the progress reduce births? But from the perspective of global resources, things seem different. The bigger consumers are now decreasing - and vice versa. The planet takes its revenge.

**FOR BULGARIA, THE BIRTH RATE CRISIS** and emigration are the hidden monsters of the transition. They peer behind every Bulgarian crisis - and can explain the inexplicable, for example the mysterious Bulgarian spirit of denial, the ubiquitous scepticism and the tragic pathos of modern literature. The fact that the Bulgarian territory could accommodate a South Korea (52 million inhabitants) and even a Bangladesh (165 million) suggests why careers are made quickly in Bulgaria and why society has a constant problem with the emergence of elites. There are no people, as it was said in a joke about the seven samurai, who were only three.

**"DEMOGRAPHY IS FAITH".** These words of wisdom are attributed to Auguste Comte. However after I was defending this thesis until now, I will now warn you: let's not overdo. In history, as in life, there is always more than a simple reason.

I will repeat that, demography explores people. And the main characteristic of a person is to evolve, to overcome the circumstances and to surprise. We have free will. In spite of fate, even in spite of demographics. ■



# НЕИНВАЗИВНАТА АЛТЕРНАТИВА НА ЛИПОСУКЦИЯТА Е ВЕЧЕ И В СОФИЯ

Здравен и възстановителен център **О'соба** в Манастирски ливади, София, се фокусира върху повишаване на общото здраве, чрез разнообразни терапевтични и апаратни процедури за отслабване, скулптиране на тялото, рехабилитация и кинезитерапия. Инвеститор е **г-р Вяня Цекова** – собственик на водещата ген-тална клиника **Кавидент**.

Най-новата придобивка е революционния иновативен апарат в отслабването – **Onda Coolwaves®** за „неинвазивна липосукция“ - патентована и произведена от **DEKA** медицински лазери, Италия. Отслабване чрез дълбоко проникващи в мастните депа микровълни с честота 2,45 GHz, които безопасно предизвикват разграждането на натрупаните мазнини, забързване на метаболизма, анти-целулитен ефект и стягане на кожата. За разлика от другите разпространени технологии като RF, криолиплиза и вибро-апарати, тук ефекта е значително по-добър, а процедурата щади кожата.

Вълните проникват дълбоко, разрушавайки клетъчните мембрани на подкожните мастни клетки, за да разтворят локализираните мастни натрупвания.



Лизатът се елиминира чрез естествен клетъчен метаболизъм (липолиза). Стимулират съединителната тъкан около мастните лобули на целулит, намалявайки ефекта на “портокаловата кожа”. Предизвикват свиване на колагеновите влакна в дермата, стимулирайки производството на нов колаген, като по този начин стягат и тонизира тъканта.

Терапията е неинвазивна, безболезнена и изключително ефективна. Резултати-

те са незабавно видими и съизмерими с оперативна липосукция. Препоръчителният курс за оптимален резултат е около 6 посещения, в рамките на половин година. Резултатът от този комплексен и индивидуален подход е винаги удовлетворяващ – усмивката на доволните клиенти, възвърнали самочувствие и оптимизъм.

За повече информация: [osoba.bg](http://osoba.bg)  
[osoba.center@gmail.com](mailto:osoba.center@gmail.com)  
+359 877 252 717

## THE NON-INVASIVE ALTERNATIVE OF LIPOSUCTION IS ALREADY IN SOFIA

**O'soba** Health and Rehabilitation Center in Manastirski Livadi, Sofia, focuses on improving general health through a variety of therapeutic and apparatus procedures for weight loss, body sculpting, rehabilitation and kinesiotherapy. The investor is **Dr. Vanya Cekova** - owner of the leading dental clinic **Kavident**. The latest addition is the revolutionary innovative apparatus in weight loss - **Onda Coolwaves®** for "non-invasive liposuction" - patented and manufactured by **DEKA** medical laser, Italy. Weight loss through deep penetrating microwaves with a frequency of 2.45 GHz, which safely cause the breakdown of accumulated fat, acceleration of metabolism, anti-cellulite effect and skin tightening. Unlike other commonly used technologies such as RF, cryolipolysis and vibro-apparatus, here the effect is significantly better, and the procedure is gentle on the skin. The waves penetrate deep, demolishing the cell membranes of subcutaneous adipose cells to dissolve localized fat deposits. The



lysate is eliminated by natural cellular metabolism (lipolysis). It stimulates the connective tissue surrounding the adipose lobules of the cellulite, diminishing the “orange peel” effect. It causes the collagen fibres contraction in the dermis, stimulating production of new collagen, thereby tightening and toning the tissue. The treatment is non-invasive, painless and extremely effective. Results are immediately visible and comparable to surgical liposuction. Recommended course for optimal result is about 6 visits, within half a year.

For more information: [osoba.bg](http://osoba.bg)  
[osoba.center@gmail.com](mailto:osoba.center@gmail.com)  
+359 877 252 717

*O'soba*





# МИТОВЕ И ЛЕГЕНДИ ЗА ПРЕНАСЕЛВАНЕТО

На 15 ноември населението на Земята ще достигне 8 милиарда души според ООН.  
Но голямата заплаха за бъдещето не е излишъкът, а недостигът на хора





На 15 ноември 2022 година човечеството ще надхвърли 8 милиарда души, показват последните прогнози на ООН. Това е близо десет пъти повече, отколкото е било населението през 1798 - годината, в която преподобният Томас Малтус прави злоещото си предсказание, че склонността ни да се размножаваме съвсем скоро ще надхвърли способността ни да произвеждаме храна. И почти двойно повече, отколкото е било в рождената година на автора на тази статия, в края на 70-те.

**И ТОВА ДАЛЕЧ НЕ Е КРАЯТ**, ако вярвате на ООН. Макар средният прираст на населението да намалява в последните години,

нетното му увеличение ще продължава. Основният сценарий на ООН предвижда да достигнем 9.7 милиарда души към 2050 година, и около 10.4 милиарда към 2100 година. Този сценарий предвижда продължаващо намаляване на естествения прираст, така че населението да се стабилизира малко над 10 милиарда и след това дори постепенно да започне да намалява. ООН предлага още два крайни сценария: при единия сегашният прираст се запазва, и тогава населението вече ще клони към 15 милиарда към края на столетието. При другия прирастът ще започне да намалява с все по-бързо темпо - явление, което отдавна вече се наблюдава в развитите страни - и ►



► тогава населението към 2100 година ще е отново около 6 милиарда.

**ПЛАШЕЩИ ЛИ СА ТЕЗИ ПРОГНОЗИ?** Опасенията, че хората стават твърде много за планетата, не са отскоро. Всъщност има ги още в някои древношумерски и вавилонски текстове, от зората на второто хилядолетие преди Христа. Дванайсет века по-късно ги изказва и Платон, според когото земята вече се задържа да изхранва толкова хора (цялото планетарно население е било някъде между 100 и 130 милиона души по онова време), и който препоръчва максималното население на един град да се поддържа не повече от 5040 жители. След това идва ред на Томас Малтус, съвременник на парната машина и Индустриалната революция. Технологичният напредък и развитието на търговията след Великите географски открития водят до незапомнен ръст на населението - от около половин милиард около 1600 година то вече наближава милиард през 1800 година. Малтус е бил енциклопедична личност - свещеник, биолог, историк, политикономист. Но известност му носи най-вече неговото "Есе върху принципите на населението", от което е споменатата прокоба (според някои шегаджии от онази епоха преподобният с право се тревожел от пренаселването, бидейки шестото от седем деца в семейството). После обаче индустриалната революция опровергава Малтус, като повишавайки грастично способността на човека да произвежда. Изхранването вече не е проблем, поне в глобален мащаб, и предупрежденията на преподобния благополучно са забравени. За известно време.

Следващият пристъп на паника е през 60-те - т. нар. Baby Boom - когато човечеството расте средно с над 2% годишно (при едва 1.05% през 2020). След едно пътуване до Делхи биологът от Станфорд Пол Р. Ерлих и съпругата му Ан са толкова потресени от количеството хора по улиците на индийската столица, че написват *The Population Bomb* (1968). Книгата бързо става бестселър, може би защото започва с доста зловещ увод: "Битката да се изхрани цялото човечество е загубена. През 70-те години милиони хора ще гласуват до смърт въпреки всички спешни мерки, взимани днес. Твърде късно е и нищо не може да предотврати значителния ръст на смъртността по света...". По онова време населението е около 3.5 милиарда души. Естествено, нищо подобно не се случва. Ако не се смятат някои отделни появи на масов глад, предизвикани от политически фактори (Етиопия) или природни бедствия (Бангладеш), смъртността през 70-те



продължава да спада. А населението - да расте. В същото време делът на хората, живеещи в крайна бедност (дефиницията се променя, днес е под 2.15 долара на ден) е намалял от 55% през 1950, през 37.8% през 1990, до едва 8.4% през 2019.

**ВЪПРЕКИ ТОВА ЕРЛИХ НИКОГА НЕ ПРИЗНА,** че е допуснал грешка. И до днес той не спира да предупреждава за заплахата от неконтролното нарастване на населението - само че тази заплаха вече е свързана не с масов глад, а с поражения върху околната среда. В това има логика, разбира се. Ресурсите на планетата са ограничени. Разпределянето им между все повече хора означава, от една страна, по-малко от тях за всеки, и от друга, по-бързото им изчерпване. Постоянното нарастване на населението означава неумържимо понижаване на качеството на живот, пре-

дупреждават песимистите като Ерлих. Но истината е, че качеството на живот зависи и от много други неща освен гъстотата на населението. Иначе би трябвало да очакваме, че в Монголия, където живеят средно 2 души на квадратен километър, или в Централноафриканската република (9 души на кв. км) животът е несравнимо по-хубав в сравнение със Сингапур, където живеят средно 7617 души на квадратен километър (в България сме 62 на кв. км, ако се чудите). Но всички класации, опитващи се да измерят качеството на живот по някакви обективни критерии, ни казват точно обратното. Според мнозина учени днешните равнища на науката и технологията позволяват спокойното изхранване дори на 15 милиарда души - макар и с цената на сериозни промени в потребителските навици. А опитът на градове като Сингапур, Хонконг, Токио и дори Париж и



Дори и в Африка, която винаги е сочена като пример за "размножителната бомба", раждаемостта спада. През 60-те, когато Ерлих пише своето толкова сбъркано пророчество, в света има над 120 страни, в които жените раждат средно над 5 деца през живота си. Днес има само 9 такива страни

Лондон показва, че личното пространство не е чак толкова задължително изискване за щастието.

**НАБЪБВАНЕТО НА ЧОВЕЧЕСТВОТО** едва ли ще донесе особени беди за индивида, както ни плашат апокалиптични автори като Ерлих и още дузини подобни. Онова, по което не може да се спори, е, че то носи беди за всички останали на планетата. В момента за изхранването на човечеството се използват рекордните 38% от сушата на земята, по данни на FAO. Според WWF популациите на диви животни са се стопили средно с две трети за последния половин век. Днес дивите животни като брой са едва 1% от гръбначните организми на Земята. Хората са 32%. Целият остатък се пада на домашните ни животни. Неслучайно личности като сър Дейвид Атънбъро, посветили целия си живот на

опазването на дивата природа, наричат размножаването на човечеството "чумата на планетата". Климатичните фанатици пресмятат, че раждането на едно дете в развитите страни увеличава парниковите емисии с почти 59 тона годишно - 24 пъти повече от средните емисии на един автомобил. От гледна точка на екологичното равновесие идеалното човешко население на Земята е между 1.5 и 2 милиарда души, пресметнаха учени от Станфорд още през 90-те години. Разбира се, това би било катастрофа за световната икономика и за сегашното ни потребителско общество, чието оцеляване зависи изцяло от появата на нови и нови потребители. Но това е друга тема.

**НАМАЛЯВАНЕТО НА НАСЕЛЕНИЕТО** до 2-3 милиарда души може и да ви звучи като фантастика на фона на прогнозите на ООН. Но все повече демографи и антропологи вярват, че то е напълно постижимо и даже неизбежно. А прогнозите на ООН са за кошчето. Даръл Брикър и Джон Ибитсън защитават тази теза в книгата си "Празната планета" (Empty Planet: Preparing for the Global Population Decline). Според тях всички предвиждания за продължаващ ръст на населението се основават на допускането, че тенденцията, започнала след Втората световна война, ще се запази. Но всъщност тя вече се е променила, настояват Брикър и Ибитсън.

Досега смятахме, че ниската раждаемост е последица от забогатяването на една нация. Но днес виждаме ниска раждаемост (под точката за поддържане на броя на населението от 2.075 деца) и в небогати страни - от България до Бразилия. Дори и в Африка, която винаги е сочена като пример за "размножителната бомба", раждаемостта спада. През 60-те, когато Ерлих пише своето толкова сбъркано пророчество, в света има над 120 страни, в които жените раждат средно над 5 деца през живота си. Днес има само 9 такива страни (а дори и тяхното заклеимяване не е никак морално: Нигер, Екваториална Гвинея и Ангола, които са сред петте държави с най-висок естествен прираст, имат съответно 52, 151 и 72 души на квадратен километър. Сравнете това с 303 души във Франция, 605 в Германия, 719 във Великобритания, и цели 1346 души на квадратен километър в Нидерландия). Като цяло т. нар. коефициент на плодовитост (тоест раждания на жена) е спаднал в световен мащаб от 5.1 през 1964 година до 2.4 през 2020 година. И продължава да спада.

**ОСНОВНОТО ОБЯСНЕНИЕ Е В УРБАНИЗАЦИЯТА**, твърдят Брикър и Ибитсън. В ця-

лата история на цивилизацията ни мнозинството хора са живели извън градовете. Това се промени през 2007, а днес градското население е вече 56%. И ще продължи да расте, защото градовете произвеждат около 80 на сто от брутния продукт.

Урбанизацията влияе на раждаемостта в четири основни аспекта, смятат авторите на Empty Planet:

- Първо, децата престават да бъдат актив и се превръщат в тежест. В селския живот повече деца означава повече работна ръка. В града всяко допълнително дете е просто още една уста за изхранване, казва Джон Ибитсън.

- Второ, урбанизацията дава на жените повече свободно време, достъп до образование, до информация и повече контакти с други жени. Навсякъде по света с повишаването на нивото на образованост на жените раждаемостта се понижава, напомня Ибитсън.

- Трето, събирането на хората в градовете намалява влиянието на организираната религия. Всички големи религии на планетата прокламират, че жените трябва да си стоят у дома и да имат много деца. Неслучайно на места като Филипините ускоряващата се урбанизация води едновременно до рязко намаляване на посещаващите църковни служби, и рязко намаляване на раждаемостта.

- Четвърто, градският живот намалява силата на клана, на семейството, неговата способност да въздейства на жените. Вместо да слушат главите на рода, те гледат сапунени сериали.

Към тези четири фактора вероятно трябва да се прибави и пети: все по-широкото разпространение на смартфоните с интернет. Смартфонът дава на една жена в Руанда или Тайланд небивал достъп до информация, до общуване с други жени, до други култури.

**ЕФЕКТЪТ ОТ ТЕЗИ ФАКТОРИ** се вижда вече почти навсякъде по света. Брикър и Ибитсън са обиколили и проучили общности в най-различни страни - Кения, Индия, Белгия, Южна Корея, Бразилия - и отчитат едни и същи тенденции независимо от културните различия. Всъщност потвърждение на теорията има и дори списъкът на страните с най-висок коефициент на плодовитост към 2021. На върха в него са Нигер, Сомалия, ДР Конго и Мали - все държави, където урбанизацията е относително слаба, мнозинството от хора нямат достъп до електричество и до интернет. Но дори и в тях раждаемостта върви надолу, не нагоре. След само още десетилетие общият знак "плюс" може да бъде заменен с "минус". И тогава 8-те милиарда никога няма да станат 9. ■

# DEBUNKING THE OVERPOPULATION MYTH

On November 15, the Earth's population will reach 8 billion people, according to the United Nations. The great threat to the future, however, is not a surplus but a shortage of people

By KONSTANTIN TOMOV / Photography SHUTTERSTOCK, ARCHIVE

On November 15, 2022, humanity will exceed 8 billion people, according to the latest UN forecasts. That's nearly ten times the population in 1798, the year the Reverend Thomas Malthus made his ominous prediction that our propensity to reproduce would soon outstrip our ability to produce food. And almost double what it was in the year of birth of the author of this article, in the late 70s.

And this is not the end, should we listen to the UN. Although average population growth has been declining in recent years, its net increase will continue. The UN's baseline scenario predicts we will reach 9.7 billion people by 2050, and about 10.4 billion by 2100. This scenario envisages a continued decline in natural growth so that the population stabilizes just above 10 billion and then even gradually begins to shrink.

The UN proposes two more extreme scenarios: one where current growth is maintained, and then the population will already be approaching 15 billion by the end of the century. In the other case, growth will begin to decline at an increasingly rapid pace - a phenomenon that has long been observed in developed countries - and then the population by the year 2100 will be around 6 billion again.

**ARE THESE PREDICTIONS SCARY?** Concerns that humans are becoming too numerous for the planet are not new. In fact, they can be found in some ancient Sumerian and Babylonian texts, from the dawn of the second millennium BC. Twelve centuries later they were also expressed by Plato, according to whom the earth was already gasping to feed so many people (the entire planetary population was somewhere between 100 and 130 million people at the

time), and who recommended that the maximum population of a city should be maintained at not more than 5040 inhabitants.

Then came the turn of Thomas Malthus, a contemporary of the steam engine and the Industrial Revolution. Technological progress and the development of trade after the Age of Discovery led to an unprecedented population growth - from about half a billion around 1600, it was already approaching a billion in 1800.

Malthus was an encyclopedic personality - priest, biologist, historian, political economist. But he is most famous for his "Essay on the Principles of Population", from which the mentioned proboscis is taken (according to some jokers of that era, the reverend was rightly worried about overpopulation, being the sixth of seven children in the family). Then, however, the industrial revolution disproved Malthus by dramatically increasing man's ability to produce. Nutrition ►



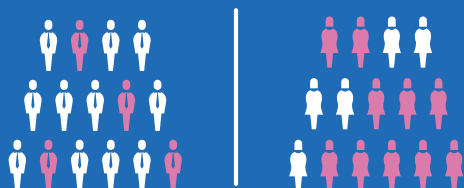
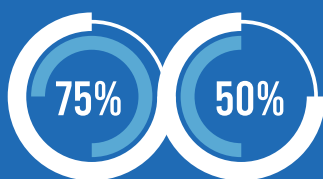


# ДЕМОГРАФСКИ АТЛАС

## Demographic Atlas

**ИНДИЯ ЩЕ ИЗПРЕВАРИ** Китай като най-населената страна в света още догодина, прогнозира ООН. Над половината от увеличаването на населението до 2050 година ще е заслуга само на осем държави: Индия, Нигерия, Пакистан, ДР Конго, Етиопия, Танзания, Филипините и Египет.

**INDIA WILL OVERTAKE** China as the world's most populous country next year (2023). Eight countries will make up over half the projected total population increase by 2050: India, Nigeria, Pakistan, the Democratic Republic of the Congo, Ethiopia, Tanzania, the Philippines and Egypt.

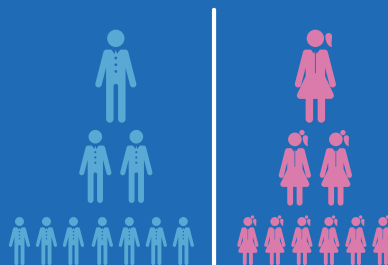


**НАЙ-ВИСОК ПРИРАСТ** има Африка. В повече от половината африкански страни на една майка се пагат средно четири деца. Там обаче е и най-високата детска смъртност.

**AFRICA HAS THE HIGHEST** maternity rates. In more than half of Africa's countries one mother has an average of four children. However, this continent has also the highest infant mortality rate.

**ЕВРОПЕЙЦИТЕ** непрекъснато ще намаляват като процент от световното население, защото имат най-малък прираст. Според ООН за периода 2000-2005 година Европа е нараснала с 3.2 млн. души, докато Азия – с 227 милиона, Африка – с 92 млн., Латинска Америка с 38 млн. и Северна Америка – с 16 милиона души.

**EUROPEANS WILL** continually decrease as a percentage of the total world population because they have the lowest population growth rate. According to the United Nations, Europe has increased by 3.2 million people during the period from 2000 to 2005, while Asia increased by 227 million, followed by Africa with 92 million, Latin America with 38 million, and North America with 16 million people.

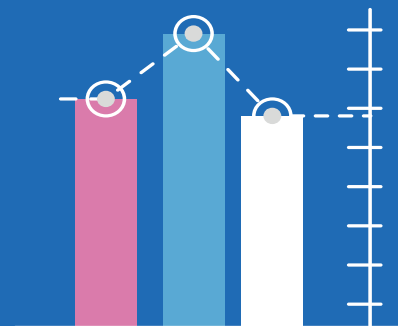
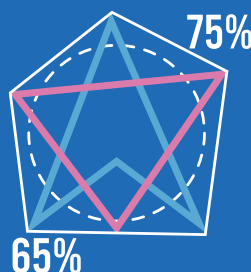


**72.98 ГОДИНИ** е средната продължителност на живота в момента - при едва 53 години през 50-те. Тенденцията е към по-ниска смъртност и по-ниска раждаемост.

**THE AVERAGE LIFE** expectancy at the moment is 72.98 years as compared to a mere 53 years during the 1950s. The trend is to have lower mortality and birth rates.

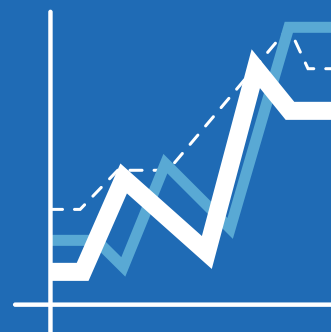
**САМО ПРЕДИ 200 ГОДИНИ** 3% от световното население е живеело в градове. През 2010 за пръв път градските хора станаха мнозинство – 50.5% от човечеството.

**ONLY 200 YEARS AGO** a mere 3% of the world's population lived in urban areas. In 2010, city dwellers became the majority for the first time in history – 50.5% of humanity.



**109 МИЛИАРДА ДУШИ** са живели на планетата от появата на първите кроманьонци до ден-днешен. В момента на Земята живеят повече хора, отколкото в целия период 50 000 година преди Христос – 1000 година след Христос.

**109 BILLION PEOPLE** have lived on the planet from the time of the first Cro-Magnons until the present day. The people now inhabiting Earth are more than all those who lived during the entire period of 50,000 BC – 1000 AD.



**АКО ВСИЧКИТЕ ОСЕМ МИЛИАРДА** души на планетата застанат рамо до рамо, те спокойно биха се побрали в границите на град Лос Анджелис. Ако пресметнем цялата суша на Земята, на всеки жител се пагат по 18 540 квадратни метра, или горе-долу колкото Червения площад в Москва. През 1980 на всеки човек са се падали по 33 хиляди квадрата; през 2100 година ще се пагат вероятно по 13 хиляди.

**IF ALL EIGHT BILLION PEOPLE** on the planet were to stand shoulder to shoulder, they would easily fill the city of Los Angeles. If we could evenly divide up the entire area of the land on Earth among the human race, there would be 18,540 square meters for every person (approximately the area of Red Square in Moscow). In 1980 every person had had 33 thousand sq. m.; and in 2100 this figure will probably be around 13 thousands sq. m.



Континент / Continent	Население млрд. / Population, bn	% от световно- мо / % of Total	Средна възраст / Median Age	Гъстота г/км2 / Density p/km2	Плодовитост / Fertility Rate
Азия / Asia	4,641	59,5%	32	150	2,15
Африка / Africa	1,34	17,2%	20	45	4,44
Европа / Europe	0,748	9,6%	43	34	1,61
Латинска Америка / Latin America*	0,654	8,4%	31	32	2,04
Сев. Америка / North America	0,369	4,7%	39	20	1,75
Океания / Oceania	0,043	0,5%	33	5	2,36
* Включва и Карибския басейн. Данни на Worldometer / Includes the Carribean. Worldometer data					

► was no longer a problem, at least on a global scale, and the reverend's warnings were safely forgotten. For a time being.

**THE NEXT PANIC ATTACK** was in the 60s - the so-called Baby Boom - when humanity grew at an average of over 2% per year (compared to just 1.05% in 2020). After a trip to Delhi, Stanford biologist Paul R. Ehrlich and his wife Anne were so shocked by the number of people on the streets of the Indian capital that they wrote *The Population Bomb* (1968). The book quickly became a bestseller, perhaps because it opens with a rather ominous introduction: "The battle to feed all of humanity is over. In the 1970s hundreds of millions of people will starve to death in spite of any crash programs embarked upon now. At this late date nothing can prevent a substantial increase in the world death rate...". At that time, the population was about 3.5 billion people.

Naturally, nothing of the sort happened. Excluding some isolated outbreaks of mass starvation caused by political factors (Ethiopia) or natural disasters (Bangladesh), the death rate continued to decline in the 1970s. And the population continued to grow. At the same time, the share of people living in extreme poverty (the definition is changing, today it is below \$2.15 a day) has decreased from 55% in 1950, to 37.8% in 1990, to just 8.4% in 2019.

**HOWEVER, EHRLICH NEVER ADMITTED** that he made a mistake. To this day, he continues to warn about the threat of uncontrolled population growth - only that this threat is no longer associated with mass starvation, but with environmental damage. There is logic in this, of course. The planet's resources are limited. Distributing them among more and more people means, on the one hand,

less of them for everyone, and on the other, their faster depletion. Persistent population growth means an unstoppable decline in the quality of life, pessimists like Ehrlich warn. But the truth is that quality of life depends on many other things besides population density. Otherwise, we should expect that in Mongolia, which has an average of 2 people per square kilometer, or the Central African Republic (9 people per square km), life is incomparably better than in Singapore, which has an average of 7,617 people per square kilometer (in Bulgaria we are 62 per sq km, in case you are wondering). But all rankings trying to measure quality of life by some objective criteria tell us the exact opposite. According to many scientists, today's levels of science and technology allow the peaceful feeding of even 15 billion people - albeit at the cost of serious changes in consumer habits. And the experience of cities such as Singapore, Hong Kong, Tokyo and even Paris and London shows that personal space is not such a mandatory requirement for happiness.

**THE SWELLING OF HUMANITY** is unlikely to bring special calamities to the individual, as apocalyptic authors like Ehrlich and a dozen others of the kind try to intimidate us. What cannot be argued is that it spells trouble for everyone else on the planet. Currently, a record 38% of the land on Earth is used to feed humanity, according to FAO data. The WWF claims that wildlife populations have declined by an average of two-thirds over the past half century. Today, wild animals number only 1% of the vertebrates on Earth. People are 32%. All the rest goes to our livestock and pets. It is not by chance that personalities such as Sir David Attenborough, who have devoted their whole lives to the protection of wild nature, call the reproduction of mankind "the plague of the

planet". Climate fanatics calculate that the birth of one child in the developed world increases greenhouse emissions by almost 59 tonnes per year - 24 times the emissions of an average car. From the point of view of ecological balance, the ideal human population on Earth is between 1.5 and 2 billion people, Stanford scientists calculated back in the 1990s. Of course, this would be a disaster for the world economy and for our current consumer society, whose survival depends entirely on the emergence of new and new consumers. But that's another discussion.

**DECREASING THE POPULATION** to 2-3 billion people may sound like a fantasy to you against the background of UN forecasts. But more and more demographers and anthropologists believe that it is entirely achievable and even inevitable. And the UN forecasts are only good for the trash bin. Darrell Bricker and John Ibbitson defend this thesis in their book *Empty Planet: Preparing for the Global Population Decline*. According to them, all predictions of continued population growth are based on the assumption that the trend that began after World War II will continue. But in fact, it has already changed, Bricker and Ibbitson insist.

Until now, we thought that low birth rates were the result of a nation becoming rich. But today we see low birth rates (below the 'replacement rate' of 2.075 children) in poorer countries too - from Bulgaria to Brazil. Even in Africa, which is always cited as an example of the "population bomb", the birth rate is falling. In the 1960s, when Ehrlich wrote his much mistaken prophecy, there were over 120 countries in the world where women were giving birth to an average of more than 5 children in their lifetime. Today there are only 9 such countries (and even denouncing them is not at all moral: Niger, Equatorial Guinea and Angola, which are among the five countries with ►





# KETOLINE

Мечтаното тяло  
само за месец



SCAN ME

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

► the highest natural increase, have population densities of 52, 151 and 72 people per square kilometer respectively. Compare this to 303 people in France, 605 in Germany, 719 in Great Britain, and as many as 1,346 people per square kilometer in the Netherlands). Overall, the so-called fertility rate (that is, births per woman) has fallen globally from 5.1 in 1964 to 2.4 in 2020. And it keeps falling.

**THE MAIN REASON IS URBANIZATION**, Bricker and Ibbitson argue. Throughout the history of our civilization, the majority of people have lived outside cities. This changed in 2007, and today the urban population is already at 56%. And it will continue to grow because cities produce about 80 percent of the GDP.

Urbanization affects fertility in four main ways, according to the authors of Empty Planet:

- First, children cease to be an asset and become a burden. In rural life, more children means more labour. In the city, every extra child is just another mouth to feed, says John Ibbitson.

- Second, urbanization gives women more free time, access to education, to information and more contacts with other women. Everywhere in the world, as the level of education of women increases, the birth rate decreases, reminds Ibbitson.

- Third, the gathering of people into cities reduces the influence of organized religion. Every major religion on the planet proclaims that women should stay at home and have lots of children. It is no coincidence that in places like the Philippines, accelerating urbanization is leading to both a sharp decline in church attendance and in birth rates.

- Fourth, urban life reduces the power of the clan, of the family, its ability to influence women. Instead of listening to the heads of the clan, young women in cities watch soap operas.

To these four factors, a fifth should probably be added: the increasing prevalence of Internet-connected smartphones. A smartphone gives a woman in Rwanda or Thailand unprecedented access to information, to communication with other women, to other cultures.

**THE EFFECT OF THESE FACTORS** can already be seen almost everywhere in the world. Bricker and Ibbitson have traveled and studied communities in a variety of countries - Kenya, India, Belgium, South Korea, Brazil - and report the same trends regardless of cultural differences. In fact, confirmation of their theory is even the list of the countries with the highest fertility rate as of 2021. At the top of it are Niger, Somalia, DR Congo and Mali - all countries where urbanization is relatively weak, the majority of people do not have access to electricity and to the Internet. But even there, the birth rate is going down, not up. In just another decade, the common "plus" sign may be replaced by a "minus". And then the 8 billion will never become 9. ■

## ТИПИЧНИЯТ ЧОВЕК THE TYPICAL MAN

**СПОРЕД NATIONAL GEOGRAPHIC** най-типичният човек (тоест най-често срещаният в момента) е на 28 години, от мъжки пол и от народността Хан в Китай. Девет милиона души отговарят на това описание: ханските китайци са най-многолюдната народност; 28 години е средната възраст на световното население в момента; мъжете са малко повече от жените в абсолютен мащаб. Доминацията на Китай обаче ще продължи само до 2023 година, когато най-типичният представител на човечеството вече ще е от Индия.

**ACCORDING TO NATIONAL GEOGRAPHIC**, the most typical person (meaning the person most frequently represented) at this moment is a 28-year-old male who belongs to the Han ethnic group in China. Nine million people currently meet this description. Han Chinese is the most populous ethnic group and 28 years is the average age of the world population at the moment; men outnumber women by a narrow margin in absolute numbers. However, the domination of China will only last until 2023, after which the most typical representative of the human race will be from India.

**ТИПИЧНИЯТ ЧОВЕК** ползва дясната си ръка, а не лявата; печели по-малко от 12 000 долара годишно; притежава мобилен телефон, но не и банкова сметка.

**THE TYPICAL PERSON IS RIGHT-HANDED**, earns fewer than 12,000 dollars annually and has a cell phone, but no bank account.

**В ИНДИЯ 1.38 МИЛИАРДА** души са натъпкани на територия, тройно по-малка от тази на САЩ. **IN INDIA, 1.38 BILLION PEOPLE** are crammed into a territory that is three times smaller than that of the United States.

**САЩ Е ТРЕТАТА** най-населена държава. Един от всеки осем американци живее в Калифорния.

**THE UNITED STATES** is the third most populous country. One in every eight Americans lives in California.

**ТИХООКЕАНСКОТО ОСТРОВЧЕ Науру**, с площ едва 21 кв. км, е дом на най-малобройната нация в света, с едва 10 800 поданици (ако не броим Ватикана).

**THE PACIFIC ISLAND OF NAURU**, with an area of merely 21 square kilometers, is the home of the least populous nation in the world, numbering only 10,800 people (not counting the Vatican).

**ДОРИ И СЛЕД РАЗПАДА НА СССР**, Русия си остава страната с най-голяма територия в света. Най-рядко населената страна е Монголия (1.7 души). В автономната датска провинция Гренландия на квадратен километър се падат по 0.026 души.

**EVEN AFTER THE DISINTEGRATION OF THE USSR**, Russia remains the country with the largest land mass in the world. The most thinly populated country is Mongolia (1.7 persons per sq. km.). The autonomous Danish province of Greenland has just 0.026 people per sq. km.





# ТВОЯТ СКИ ПОЛЕТ

ПЪТУВАЙ СЪС СВОЯТА  
СКИ ИЛИ СНОУБОРД  
ЕКИПИРОВКА  
НА БОРДА НА **БЪЛГАРИЯ ЕЪР**

- от **€30** за вътрешни дестинации
- от **€50** за международни дестинации



Когато цената на билета включва чекиран багаж,  
той може да бъде заменен от ски/сноуборд екипировка  
**без допълнителни такси.**

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

ПРИЯТЕН  
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ  
ЕМОЦИИ



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

# JACOBS – МАГИЯТА НА ЧАРОМАТА

Знаеш ли за невероятната сила, която носи **Магията на Чаромата на Jacobs?** Вземи чаша кафе, усети Чаромата, отвори очи и последвай мечтите си. С достатъчно кафе всичко е възможно.

Историята на Jacobs започва през 1895 година в град Бремен, Германия. Йохан Якобс още тогава е разбирал силата на кафе аромата и е знаел, че това е повече от знак за качество. Ароматът има способността магически да събуди сетивата и основната цел на Jacobs, която е непроменена от тогава, е да носи това на хората.

Разтворимото кафе на Jacobs се приготвя по технологията Freeze-Dried, която запазва най-високото качество на кафето с най-добър аромат. Jacobs предлага богато портфолио на разтворимо кафе: Jacobs Monarch, Jacobs Cronat Gold, Jacobs Espresso и Jacobs Decaf.

## РЕЦЕПТА: Лате с тиква НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

Тиква – 400 грама  
Индийско орехче  
Канела  
Захар  
Джинджифил  
Мляко – 200 грама

## НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Приготвя се пюре от тиква (около 400 грама) с вода 200-250 грама (една чаша вода), запарва се във фурната, след което се вари на тих огън, докато омекне. В съотношение 1:1 към водата, добавете захар и 1 чаена лъжичка смляна канела, гжинджифил и индийско орехче. Пасирайте в блендер до пюре.

Пригответе кафето – 1 чаена лъжичка разтворимо кафе с 30-40 мл вода. Сложете 60 грама тиквено пюре в чаша, добавете 200 грама топло мляко, след което налейте кафето. Насладете се!



Други интересни рецепти може да откриете тук: [www.jacobscoffee.bg](http://www.jacobscoffee.bg)

# JACOBS – THE MAGIC AROMA

Do you know about the incredible power that Jacobs Magic Aroma brings? Grab a cup of coffee, feel the Charm, open your eyes and follow your dreams. With enough coffee, everything is possible.

Jacobs history began in 1895 in Bremen, Germany. Johann Jacobs understood the power of coffee's aroma and knew it was more than just a mark of quality. Aroma has the power magically to awaken the spirit and the ultimate goal of the brand that remains the same is to bring this to people.

Jacobs Instant Coffee is prepared by Freeze-Dried technology that keeps the highest quality of the coffee with best aroma. Jacobs offers a wide variety of instant coffee: Jacobs Monarch, Jacobs Cronat Gold, Jacobs Espresso and Jacobs Decaf.

## RECIPE: Pumpkin Latte



## INGREDIENTS:

Pumpkin – 400 grams  
Nutmeg  
Cinnamon  
Sugar  
Ginger  
Milk – 200 grams

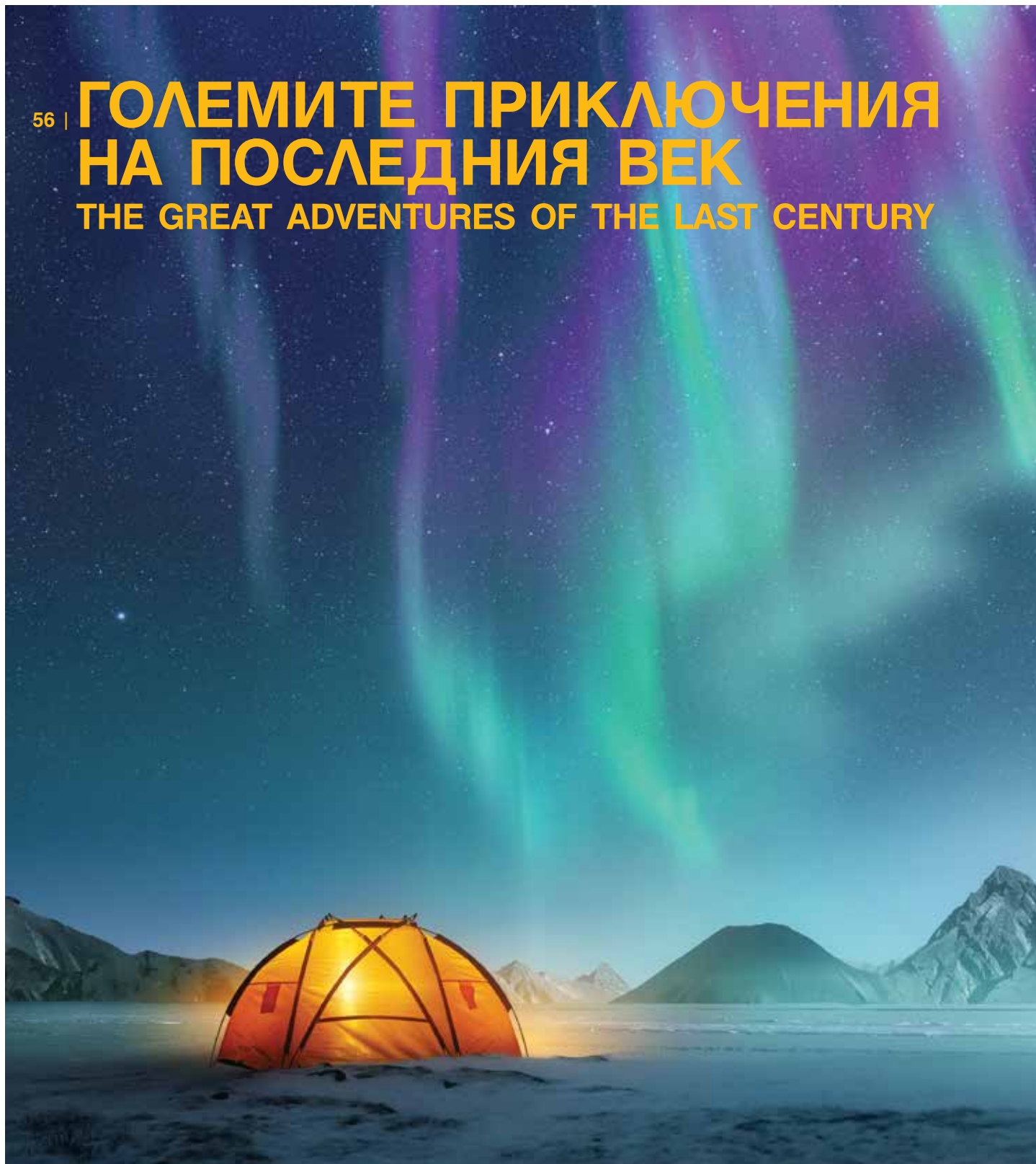
**PREPARATION:** Prepare pumpkin puree (approx. 400 grams) with water 200-250 grams (a glass of water), steam in the oven, then boil over low heat until soft. Add sugar, 1 teaspoon of ground cinnamon, ginger & a nutmeg in proportion of 1:1 to the water. Blend in a blender until pureed.

Prepare coffee – 1 teaspoon of instant coffee, 30-40ml of water. Put 60 grams of pumpkin puree in a cup, add 200 grams of warm milk, then pour coffee. Enjoy!

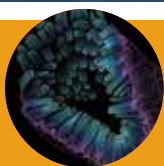
More interesting recipes can be found here: [www.jacobscoffee.bg](http://www.jacobscoffee.bg)



56 | **ГОЛЕМИТЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ  
НА ПОСЛЕДНИЯ ВЕК**  
THE GREAT ADVENTURES OF THE LAST CENTURY



70 | **ДЯВОЛЪТ Е В ДЕТАЙЛИТЕ**  
THE DEVIL'S IN THE DETAILS



82 | **ШВЕЙЦАРСКО НОЖЧЕ**  
SWISS KNIFE





# ГОЛЕМИТЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ НА ПОСЛЕДНИЯ ВЕК

THE GREAT ADVENTURES OF THE LAST CENTURY

Точно преди 75 години Тур Хейердал завърши епичното си плаване с "Кон Тики". Добър повод да си припомним 12 от най-смелите авантюристи на новото време

Exactly 75 years ago, Thor Heyerdahl completed his epic Kon Tiki voyage. A good occasion to recall 12 of the bravest adventurers of the new age





Текст КАЛИН НИКОЛОВ  
Фотогарафия ISTOCK, АРХИВ

BY KALIN NIKOLOV  
Photography ISTOCK, ARCHIVES

На 7 август 1947 на плажа на идилличния коралов атол Рароиа във Френска Полинезия акостира възможно най-неочакваният посетител: 15-метров сал, построен от балсово дърво, бамбук и конопени въжета, без дори едно гвоздейче или друго парче метал. Още по-изумително е мястото, откъдето пристига - перуанското пристанище Каляо, на 6980 километра от Рароиа (приблизително разстоянието от България до Индия). На борда на сала са шестима - петима норвежци и един швед - начело с лидера на експедицията Тур Хейердал. Името на сала е "Кон Тики". Те току-що са завършили не само едно от най-оригиналните приключения на XX век, но и са доказали хипотеза, измъчвала антрополозите от десетилетия - че все пак е напълно възможно островите на Полинезия да са заселени не само от Азия, но и от Южна Америка, галеч преди епохата на Колумб.

75-ата годишнина от забележителното плаване на Хейердал е добър повод да си припомним и другите големи приключения на последното столетие - приключения, подчинени в равна степен на адреналина и на науката.

On August 7, 1947, the most unexpected visitor possible landed on the beach of the idyllic coral atoll of Raroia in French Polynesia: a 15-meter raft built from balsa wood, bamboo and hemp ropes, without a single nail or other piece of metal in it. Even more amazing was the place from where it arrived - the Peruvian port of Callao, 6,980 kilometers from Raroia (approximately the distance from Bulgaria to India). There were six people on board the raft - five Norwegians and one Swede - led by expedition leader Thor Heyerdahl. The name of the raft was "Kon Tiki". They have just completed not only one of the most original adventures of the Twentieth century, but also proved a hypothesis that has tormented anthropologists for decades - that it is quite possible that the islands of Polynesia were settled not only from Asia, but also from South America, long before the age of Columbus. The 75th anniversary of Heyerdahl's remarkable voyage is a good occasion to remember the other great adventures of the last 100 years - adventures driven in equal measure by adrenaline and science.



## ТУР ХЕЙЕРДАЛ

Роден в семейството на пивовар в едно малко градче в Норвегия, Тур Хейердал от дете си мечтае за необятните простори на Пасифика. Учи зоология и география, успоредно проучвайки най-голямата колекция в света от материали за Полинезия, притежание на богат търговец от Осло. Постепенно стига до извода, че поне част от растителните и животинските видове, както и някои културни отличия по тихоокеанските острови трябва да произлизат от Южна Америка, а не от Азия, както е общоприетото мнение. През 1947, за да потвърди теорията си, взема внушителен заем, заминава за Перу и построява балсов сал като онези, ползвани от местното население по езерото Титикака - технология, позната

от над хилядолетие. Той и петимата му спътници ще прекарат на борда на "Кон Тики" 101 дни, изминавайки почти 7,000 километра от Калая до атола Рорайа в полинезийския архипелаг Туамоту. Документалният филм за плаването печели "Оскар" през 1950. По-късно Хейердал оглави нова експедиция до Великденския остров, разкривайки мистерията около създаването и издигането на тайнствените статуи "моаи". След това построи две тръстикови лодки по древноегипетска технология ("Ra" и "Ra 2"), като с втората успя да преплава от Мароко до Барбадос в Карибско море, доказвайки, че е възможно древните египтяни да са повлияли културите в предколумбова Америка.

## THOR HEYERDAHL

Born into the family of a brewer in a small town in Norway, Thor Heyerdahl dreamed of the vast expanses of the Pacific since he was a child. He studied zoology and geography, while simultaneously researching the world's largest collection of materials on Polynesia, owned by a wealthy merchant from Oslo. He gradually came to the conclusion that at least some of the plant and animal species, as well as some cultural features in the Pacific islands, must have originated in South America, and not in Asia, as was commonly believed. In 1947, to confirm his theory, he took out an impressive loan, went to Peru and built a balsa raft like those used by the local population on Lake Titicaca - a technology known for over a millennium. He and his five companions would spend 101 days aboard Kon Tiki, traveling almost 7,000 kilometers from Callao to Roraya Atoll in the Polynesian Tuamotu Archipelago. The TV documentary on their voyage won an Oscar in 1950. Heyerdahl later led another expedition to Easter Island, unraveling the mystery surrounding the creation and erection of the mysterious moai statues. He then built two reed boats based on ancient Egyptian technology ("Ra" and "Ra 2"), with the second of which he was able to sail from Morocco to Barbados in the Caribbean Sea, proving that the ancient Egyptians may have influenced the cultures of pre-Columbian America.







## ЙЕЖИ КУКУЧКА

Героичната епоха на височинния алпинизъм бе доминирана от две имена, от двама титанични съперници: Райнхолд Меснер и Йежи Кукучка. Но трудно ще намерите двама по-различни катерачи: докато италианецът Меснер бе пословичен единак, полякът Кукучка бе идеалният отборен играч. Меснер го изпревари и стана първият човек, изкачил всичките 14 върха над 8000 метра. Но Кукучка го последва много бързо, като при това записа постижението за рекордно кратък срок: 7 години и 11 месеца (на Меснер му трябваха 16 години). Четири от тези изкачвания бяха в зимни условия. Почти всичките 14 бяха постигнати от първи опит, без утъпкани пътеки, предварително подготвени въжета и добре оборудвани базови лагери - луксове, присъщи на днешния

алпинизъм. Само в един-единствен случай Кукучка използва кислород: в най-високия участък на новия маршрут към Еверест, проправен от него и колегите му (и досега го наричат Полския маршрут). На K2 той и колегата му Тадеуш Пьотровски използваха нов маршрут по южния склон, който никой не е успял да повтори оттогава - вече 36 години. Йежи Кукучка загина на 24 октомври 1989 година, изкачвайки зловещия южен склон на Лхоце. Дублиращото въже, купено втора ръка от пазара в Катманду, не издържа и големият алпинист падна от близо 2 км височина. Тялото му така и не бе открито. Много от удивителните му рекорди вече са подобрили в наши дни, но при несравними условия от гледна точка на екипировка, техника и финансиране.

## JERZY KUKUCZKA

The heroic age of high altitude mountaineering was dominated by two names, by two titanic rivals: Reinhold Messner and Jerzy Kukuczka. But you will hardly find two more different climbers: while the Italian Messner was a proverbial loner, the Polish Kukuczka was the ideal team player. Messner overtook him and became the first person to climb all 14 peaks above 8,000 meters. But Kukuczka followed very quickly, making the achievement in record time: 7 years and 11 months (Messner needed 16 years). Four of these climbs were in winter conditions. Almost all 14 were achieved on the first attempt, without beaten paths, pre-prepared ropes and well-equipped base camps - luxuries inherent in today's mountaineering. Only in a single case did Kukuczka use oxygen: in the highest section of the new route to Everest, paved by him and his colleagues (still called the Polish route). On K2, he and his colleague Tadeusz Piotrowski used a new route on the south slope, which no one has been able to repeat since - 36 years already. Jerzy Kukuczka died on October 24, 1989, climbing the ominous southern slope of Lhotse. The duplicate rope, bought second-hand from the market in Kathmandu, failed and the great climber fell from a height of nearly 2 km. His body was never found. Many of his amazing records have already been improved these days, but under incomparable conditions in terms of equipment, technique and funding.





## АЛЕН БОМБАР

Героичната епоха на височинния алпинизъм бе доминирана от две имена, от двамата наши дни достигането от Европа до Карибско море ще ви отнеме около пет денонощия на борда на някой круизен кораб с баснословно надценен алкохол. Но само преди няколко десетилетия един французин изминава същия път с проста гумена лодка, без навигация, без радио и не само без добре зареден бар, но и изобщо без капка сладка вода на борда. Името му е Ален Бомбар.

Учил медицина и биология, Бомбар е амбициран да докаже, че корабкрушенците имат шанс за оцеляване дори и без специални пособия. За целта той използва гумена лодка, кръстена "Еретик", с която иска да прекоси Атлантика като "доброволен корабкрушенец". "На борда няма нищо, което би било недостъпно за истинската жертва на морска катастрофа. Няма сложни навигационни уреди, няма запаси от храна, нито от сладка вода. За оцеляването си ще разчи-

там на океана, точно както би направил действителният корабкрушенец". На 19 октомври 1952 "Еретик" отплава от Тенерифе с амбицията до 50 дни да достигне Бермуда. През тези 50 дни Бомбар смята да оцелява с гъждовна вода и уловената от самия него риба. Но нещата не тръгват по план: първо буря отнася основното му платно. После Бомбар къса верижката на часовника си, който спира и го оставя без точен метод да определя местоположението си. Накрая и огромна риба-меч протрива дъното на лодката с острите си гръбни перки, и "Еретик" започва да пропуска вода. След денонощие на непосилен труд за изхвърляне на водата Бомбар най-сетне достига до остров Барбадос. Отслабнал е 25 килограма. Но книгата му става бестселър и се преподава в морските академии. Самият той създава много успешен бизнес за производство на гумени лодки, и дори става министър на екологията в правителството на Пиер Мороа..

## ALAIN BOMBARD

These days, getting from Europe to the Caribbean will take you about five days aboard some cruise ship with fabulously overpriced booze. But just a few decades ago, a Frenchman made the same journey in a simple dinghy, with no navigation, no radio, and not only without a well-stocked bar, but without even a drop of fresh water on board. His name was Alain Bombard.

Having studied medicine and biology, Bombard was ambitious to prove that the shipwrecked have a chance of survival even without special aids. For this purpose, he used a rubber boat, named "Heretic", with which he wanted to cross the Atlantic as a "voluntary castaway". "There is nothing on board that would be inaccessible to a real victim of a marine disaster. There is no sophisticated navigational equipment, no stores of food or fresh water. I will rely on the ocean for my survival, just as an actual shipwrecked person would", Alain explained. On October 19, 1952, "Heretic" set sail from Tenerife with the ambition of reaching Bermuda within 50 days.

During this time, Bombard was planning to survive on rainwater and the fish he catches himself. But things didn't go according to plan: first a storm took away his main sail. Bombard then tore the strap of his watch, which stopped and left him with no accurate method of determining his location. Finally, a huge swordfish scraped the bottom of the boat with its sharp dorsal fins, and the Heretic began to leak water. After a day of hard work to expel the water, Bombard finally reached the island of Barbados. He lost 25 kilograms. But his book became a bestseller and was taught in naval academies. He himself created a very successful business for the production of rubber boats, and even became Minister of the Environment in the government of Pierre Mauroy.





# РАНЪЛФ ФАЙНС

Много от големите авантюристи на XX век са мотивирани от желанието да потвърдят или опровергават определени научни теории. Сър Ранълф Файнс очевидно е мотивиран от желанието да докаже, че никакви природни или здравословни препятствия не могат да спрат човека със силна воля. Книгата на рекордите на Гинес го определя като "най-великия жив изследовател", и не е трудно да разберем защо: списъкът с постиженията му е дълъг няколко страници. Ранълф, който е братовчед на актьорите Рейф и Джоузеф Файнс, първоначално служи в специалните части на британската армия. След това се отдава на приключенията, ставайки първият човек, посетил и Северния, и Южния полюс по суша. А също и първият, прекошил изцяло Антарктика пеш. За една бройка не става Джеймс Бонд: във финалния кастинг продуцентите предпочитат Роджър Мур пред него. През 2000 година опитва да прекоши пеш

и Северния полюс, но шейната му пропада в леда и загубва пръстите на лявата си ръка, докато я вади. Лекарите настояват да живее няколко месеца с премръзнатата тъкан, преди да я ампутират, но болката е непоносима и накрая Ранълф свършва работата сам в бараката си, с електрически трион.

През 2003 получава инфаркт и претърпява двоем коронарен байпас. Само четири месеца по-късно участва в благотворителното предизвикателство 7x7x7: седем маратонски бягания в рамките на седем дни на седем континента. През 2009, при третия си опит, успява да изкачи Еверест. А през 2012, вече на 68 години, оглавява експедиция, която иска да постигне най-мъчния рекорд в полярните изследвания - да прекоси Антарктида през зимата. Заради получени измръзвания Файнс трябваше да напусне експедицията и да бъде евакуиран по спешност.

## RANULPH FIENNES

Many of the great adventurers of the Twentieth century were motivated by the desire to confirm or disprove certain scientific theories. Sir Ranulph Fiennes is clearly motivated by a desire to prove that no obstacles of nature or health can stop a strong-willed man. The Guinness Book of World Records calls him "the greatest living explorer," and it's not hard to see why: his list of accomplishments is several pages long. Ranulph, who is a cousin of actors Ralph and Joseph Fiennes, originally served in the British Army's special forces. He then went on an adventure, becoming the first person to visit both the North and South Poles by land. And also the first to completely cross Antarctica on foot. He almost became James Bond: in the final casting, the producers preferred Roger Moore to him. In 2000, he tried to cross the North Pole on foot, but his sledge fell into the ice and he froze the fingers of his left hand while pulling it out. The doctors insisted that he live with the frozen tissue for several months before amputating it, but the pain was unbearable and finally Ranulph did the work alone in his shed, with an electric saw. In 2003, he suffered a heart attack and underwent a double coronary bypass. Just four months later, he participated in the 7x7x7 charity challenge: seven marathons in seven days on seven continents. In 2009, on his third attempt, he managed to climb Everest. And in 2012, at the age of 68, he led an expedition that wanted to achieve the hardest record in polar research - to cross Antarctica in winter. Because of frostbite, Fiennes had to leave the expedition and be evacuated urgently.



# УМБЕРТО НОБИЛЕ

Малко изследователи са имали толкова противоречива съдба като Умберто Нобиле, големия италиански конструктор на дирижабли. Обожаван от сънародниците си, но преследван от правителството на Мусолини; прославен като един от най-големите полярни изследователи, но обвиняван, че е изоставил хората си и е причинил смъртта на Амундсен; оцелял на косъм в една от най-страшните катастрофи в арктическите изследвания, и след това доживял щастливо до 93-годишна възраст.

Нобиле се захваща с конструирането на самолети, дирижабли и парашути още през Първата световна война. Бързо придобива световна известност и през 1925 легендарният Руал Амундсен, покорите-

лят на Южния полюс, го кани на съвместна експедиция с дирижабъл до Северния. Корабът Norge, конструиран от Нобиле, излита от Свалбард на 11 май 1926 с Амундсен, Нобиле и още 14 души на борда, и 16 часа по-късно прелита над Северния полюс, за да кацне след това в Аляска. Експедицията е огромен успех, но между Нобиле и Амундсен започват спорове чия е основната заслуга.

Бенито Мусолини иска да повтори постижението с изцяло италиански екипаж и нарежда на Нобиле построяването на нов дирижабъл - Italia. На 24 май 1928 той успешно прелита над полюса, но на връщане попада в буря и се разбива на около 30 километра от Свалбард. Шестима от екипажа са отнесени от откъсналия





се дирижабъл и не са видени повече; от десетимата в гондолата един загиба при удара в земята, а повечето други са ранени. Самият Нобиле е със счупена ръка, счупен крак и пукнато ребро. Започва мащабна спасителна операция. Дори Амундсен забравя споровете с Нобиле и излита да го търси със самолета си, но изчезва безследно. Шведският пилот Ейнар Лундборг открива италианците, но може да качи само един човек на борда. Нобиле настоява той да вземе първо най-тежко ранените, но Лундборг отказва и предлага да откара него. На борда на италианския кораб, откъдето се ръководи спасителната операция, Нобиле заварва пълен хаос. В отговор на възраженията му срещу некомпетентно провежданото издирване, капитанът го арестува. Останалите оцелели са спасени едва след 48 дни от съветския ледоразбивач "Красин". У дома правителството на Мусолини обвинява Нобиле в страхливост. Принуждават го да подаде оставка от армията. През 30-те конструкторът работи първо в Съветския съюз, а после и в САЩ. Едва след смъртта на Мусолини е реабилитиран и се завръща в Италия, където живее сред всеобщо уважение до смъртта си през 1978.



## UMBERTO NOBILE

Few explorers have had such a controversial fate as Umberto Nobile, the great Italian airship designer. Adored by his countrymen but persecuted by Mussolini's government; celebrated as one of the greatest polar explorers, but blamed for abandoning his men and causing Amundsen's death; narrowly surviving one of the worst disasters in Arctic exploration, and then living happily to the age of 93. Nobile started building airplanes, airships and parachutes as early as the First World War. He quickly gained worldwide fame and in 1925 the legendary Roald Amundsen, the conqueror of the South Pole, invited him on a joint expedition with an airship to the North Pole. The Norge, built by Nobile, took off from Svalbard on May 11, 1926 with Amundsen, Nobile and 14 others on board, and 16 hours later flew over the North Pole before landing in Alaska. The expedition was a huge success, but disputes began between Nobile and Amundsen as to whose credit it was. Benito Mussolini wanted to repeat the feat with an all-Italian crew and ordered Nobile to build a new airship, the Italia. On May 24, 1928, Nobile successfully flew over the Pole, but on the way back Italia ran into a storm and crashed about 30 kilometers from Svalbard. Six of the crew were swept away by the detached airship and were never seen again; of the ten in the gondola, one died on impact and most others were injured. Nobile himself had a broken arm, a broken leg and a cracked rib. A large-scale rescue operation began. Even Amundsen forgot his arguments with Nobile and took off to look for him in his plane - but then he disappeared without a trace. Swedish pilot Einar Lundborg discovered the Italians, but could only get one person on board. Nobile insisted that he take the most seriously injured first, but Lundborg refused and offered to take him. On board the Italian ship, from where the rescue operation was directed, Nobile found complete chaos. In response to his objections to the carelessly conducted search, the captain arrested him. The remaining survivors were rescued only after 48 days by the Soviet icebreaker "Krasin". At home, Mussolini's government accused Nobile of cowardice. They forced him to resign from the army. In the 1930s, the designer worked first in the Soviet Union, and then in the USA. Only after the death of Mussolini he was rehabilitated and returned to Italy, where he lived in universal respect until his death in 1978.



## АМЕЛИЯ ЕЪРХАРТ

Светът на изследванията и гръзките експедиции съвсем доскоро бе изцяло мъжки свят. Изключенията се броят на пръсти, и едно от най-ярките сред тях е Амелия Еърхарт. Скромно селско момиче от Канзас, тя се запалва по самолетите почти случайно. През 1928 става първата жена, прелетяла над Атлантическия океан като пътник. А през 1932 повтаря постижението вече като пилот, прелитайки над океана солово и без междинни кацания. Вече знаменитост, Амелия записва още гузина авиационни рекорди, но черешката на тортата трябва да е първият околосветски полет през 1937. Със съвсем новия тогава самолет Lockheed Model 10 Electra, и с опитния морски капитан Фред Нунън като навигатор, Еърхарт прави първи опит за околосветски рекорд през март 1937, прекратен заради повреда. Вторият започва на 20 май от Оуклънд, Калифорния, и прави междинни кацания в днешните САЩ, Венесуела, Суринам, Бразилия, Сенегал, Судан, Етиопия, Индия, Мианмар, Тайланд, Индонезия, Австралия. Последното кацане е в Лае, Нова Гвинея, откъдето

на 2 юли Еърхарт и Нунън излитат за остров Хоулънд, по средата между Нова Гвинея и Хавайските острови. Оттам им остават още само два етапа до финала в Оуклънд. Но самолетът така и не стига до остров Хоулънд. От кораба Itasca засичат няколко радиотрансмисии от Еърхарт, в които тя съобщава, че наближава острова, но не може да локализира пистата, и че нивото на горивото е ниско. Това е последният контакт с нея. Не са открити никакви следи от самолета или екипажа. Издирването не дава резултат. Година по-късно Еърхарт и Нунън са обявени за загинали. Повявяват се всевъзможни теории за края им. Според някои при последното кацане в Лае резервоарите не били заредени догоре. Според други Нунън допуснал навигационна грешка, подсилена от проблем с радиооборудването. Според трети двамата изпълнявали тайна шпионска мисия и били свалени от японците. През годините са се появявали множество мними "доказателства" в подкрепа на една или друга теория. Но загадката едва ли ще бъде разплетена някога.

## AMELIA EARHART

Until recently, exploration and daring expeditions were entirely a man's world. Exceptions are counted on the fingers, and one of the most striking among them is Amelia Earhart. An unassuming country girl from Kansas, she became passionate about airplanes almost by accident. In 1928, she became the first woman to fly across the Atlantic Ocean as a passenger. And in 1932 she repeated the achievement as a pilot, flying over the ocean solo and without intermediate landings. Already a celebrity, Amelia set a dozen more aviation records, but the icing on the cake had to be the first round-the-world flight in 1937. With the then-brand-new Lockheed Model 10 Electra airplane, and with experienced sea captain Fred Noonan as navigator, Earhart made her first attempt at a round-the-world record in March 1937, discontinued due to damage. The second started on May 20 from Oakland, California, and made stopovers in present-day USA, Venezuela, Suriname, Brazil, Senegal, Sudan, Ethiopia, India, Myanmar, Thailand, Indonesia, Australia. The final landing was at Lae, New Guinea, from where, on July 2, Earhart and Noonan took off for Howland Island, midway between New Guinea and the Hawaiian Islands. From there, they have just two more stages to the final in Oakland. But the plane never made it to Howland Island. From the supporting ship Itasca, several radio transmissions from Earhart were picked up, in which she reported that she was approaching the island but could not locate the runway, and that she was low on fuel. This was the last contact with her. No trace of the aircraft or crew has ever been found. Search returned no results. A year later, Earhart and Noonan were pronounced dead. There are all kinds of theories about their ending. According to some, on the last landing at Lae, the tanks were not filled to the top. Others say Noonan made a navigational error compounded by a problem with his radio equipment. According to others, the two were on a secret spy mission and were shot down by the Japanese. Over the years, a lot of supposed "evidence" has appeared to support one theory or another. But the mystery is unlikely to ever be unraveled.







## ЕДМЪНД ХИЛЪРИ И ТЕНЗИНГ НОРГЕЙ

Не е за вярване, че до средата на XX век човекът бе покорил и Северния, и Южния полюс, и вече дори се бе научил да изстрелва ракети в космоса, но още не успяваше да стъпи на най-високия връх на планетата. Опитите да се изкачи Еверест завършваха или с несполуки, или с трагедии, като гибелта на Малъри и Ървайн. Едва през май 1953 деветата британска експедиция успя да подчини върха, а новозеландецът Едмънд Хилъри и шерпът Тензинг Норгей влязоха в историята. Впрочем за последното имаха и доста късмет: първите хора на Еверест по план трябваше да бъдат Том Бурдигън и Хари Евънс, които на 26 май стигнаха само на 91 метра под върха. Но там кислородният апарат на Евънс се повреди и Бурдигън предпочете да не рискува

живота му и да го свали по лагера. На 29 май шефът на експедицията даде втория шанс на отпочиналите Хилъри и Тензинг. Останалото е история.

"Сега гъмжи от лентяи, които искат да се представят като велики планинари и невероятни катерачи. В действителност това са съвсем скромни спортисти, които слабо се различават от хората, тичащи за здрави из квартала", каза озорченият Хилъри през 2003, на 50-ата годишнина от първото изкачване. "Пътят към Еверест, който прокарахме двамата с Тензинг Норгей, отдавна е разработен от шерпите и се е превърнал в туристическа атракция. Каква трудност представлява днес върхът? Почти никаква. Ако днес бях на 30 години, нямаше да се занимавам с алпинизъм".

## EDMUND HILLARY AND TENZING NORGAY

It is unbelievable that by the middle of the 20th century, man had conquered both the North and South Poles, and had even learned how to launch rockets into space, but he had yet to set foot on the highest peak on the planet. Attempts to climb Everest ended either in failure or in tragedies, such as the deaths of Mallory and Irvine. It was only in May 1953 that the ninth British expedition managed to subdue the peak, and New Zealander Edmund Hillary and Sherpa Tenzing Norgay made history.

Actually, they were quite lucky for the latter: the first people on Everest were scheduled to be Tom Bourdillon and Harry Evans, who on May 26 reached only 91 meters below the summit. But there, Evans' oxygen apparatus failed, and Bourdillon chose not to risk his life and drop him off at camp. On May 29, the head of the expedition gave a second chance to the rested Hillary and Tenzing. The rest is history.

"Now it's full of slackers who want to present themselves as great mountaineers and incredible climbers. In reality, these are very modest athletes, little different from the people running for fitness around the neighborhood," said the embittered Hillary in 2003, at the 50th anniversary of the first ascent. "The route to Everest that Tenzing Norgay and I made has long since been developed by the Sherpas and has become a tourist attraction. What difficulty is the peak today? Almost none. If I were 30 years old today, I would not be engaged in mountaineering."





## ЕВГЕНИЙ СМУРГИС

Повечето големи приключения на последния век са изисквали доста сериозна организация, солидно финансиране и поне някаква форма на подкрепа от властите. Но ето го и голямото изключение: един скромнен селски учител от затънтената руска провинция, който с лодка-самоделка постави началото на гребането в арктически води и измина 48,000 километра само на весла в продължение на 26 години. Направи го почти без външно финансиране, и не просто без подкрепа от държава, но и често против волята на КГБ. Син на летец от Втората световна война, Евгений Смургис е учител по физическо в едно селце в Пермска област, когато през 1967 решава да се посвети на гребането. С местни хора построява първата си лодка МАХ-4, с която ще измине десетки хиляди километри, изследвайки теченията на големите руски реки, Охотско и Японско море. Политическата ситуация не му позволява да мечтае за повече чак до епохата на перестройката. Тогава, през 1988, Смургис тръгва заедно с 15-годишния си син започва отдавна

планираното околосветско пътешествие. Първата част от него му отнема пет години с паузите - но пък и маршрутът не е какъв да е. Смургис става първият човек, гребал в арктически води, и първият, преминал на гребла по легендарния Северен морски път - обхода на Евразия от север, през Северния ледовит океан. Местната структура на КГБ в Мурманск дълго отказва да му позволи да напусне пристанището; финансовите запаси се стопяват и гребците трябва да намалят сериозно дневните си гажби. Но въпреки това на 31 август 1993 лодката с бащата и сина влиза в устието на Темза. Тук младият Александър слиза от Мах-4, а Евгений продължава на юг. На 15 ноември обаче силна буря го застига в Бискайския залив. Лодката е изхвърлена от вълните край френското градче Ла Тремблад. Тялото на Смургис е открито ден по-късно. "Четейки дневника му, придобиваме впечатлението за човек, който просто е лишен от гена на страха", пише за Смургис Кенет Кръчлоу, президентът на Ocean Rowing Society.

## EUGEN SMURGIS

Most great adventures of the last century have required some serious organization, solid funding and at least some form of support from the authorities. But here is the great exception: a humble village teacher from the remote Russian countryside, who pioneered arctic rowing with a homemade boat and rowed 30,000 miles for 26 years. It did so with almost no outside funding, and not just without state support, but often against the will of the KGB.

The son of a World War II pilot, Eugen Smurgis was a physical education teacher in a village in the Perm region when, in 1967, he decided to devote himself to rowing. With local people, he built his first boat, the MACH-4, with which he would travel tens of thousands of kilometers, exploring the currents of the great Russian rivers, the Sea of Okhotsk and the Sea of Japan. The political situation did not allow him to dream of more until the era of perestroika. Then, in 1988, Smurgis set out with his 15-year-old son on the long-planned round-the-world trip. The first part of it took him five years with breaks - but the route was unheard of. Smurgis became the first person to row in Arctic waters and the first to row along the legendary Northern Sea Route - the circumnavigation of Eurasia from the north, through The Arctic Ocean. The local KGB structure in Murmansk long refused to allow him to leave the port; financial reserves melted away and the rowers have to severely reduce their daily rations. But nevertheless, on August 31, 1993, the boat with the father and son entered the mouth of the Thames. Here, young Alexander disembarked from the Mach-4 and Eugene continued south. On November 15, however, a strong storm overtook him in the Bay of Biscay. The boat was washed away by the waves near the French town of La Tremblade. Smurgis' body was found a day later. "Reading his diary, one gets the impression of a man who simply lacked the gene of fear," Kenneth Crutchlow, president of the Ocean Rowing Society, wrote of Smurgis.







## РАЙНХОЛД МЕСНЕР

Самият Едмънд Хилъри го признаваше за най-забележителния алпинист на XX век. Родом от италианската част на Тирол, Райнхолд Меснер бе сякаш роден да чути рекорди. През 1978, заедно с Петер Хабелер, той стана първият човек, изкачил Еверест без кислород. Дотогава оцеляването на човек без кислороден апарат там се смяташе за невъзможно. Но Меснер сгръжеше да покори върха "или честно, или никак". Две години по-късно се върна, за да направи първото солово изкачване на най-високия връх - при това от Тибет и в сезона на мусоните. Крайният му индивидуализъм и непреклонността му да постига целите си му навличаха и немало критици. При първата си голяма експедиция до Нанга Парбат Меснер настоя да продължи с по-малкия си брат Гюнтер, когато останалите се

отказаха. После им се наложи да слизат в снежна виелица и по непознат маршрут. Райнхолд загуби седем пръста на краката; Гюнтер загина на върха. През 1986 Меснер изпълни и другата най-мечтана цел на алпинизма: стана първият човек, изкачил всичките 14 осемхилядника на планетата. Подобно на големия си конкурент Йежи Кукучка, и той сгръжеше да се изкачва "с уважение" към планината, без кислород и без прекалено много оборудване. Стремеше се да пропраща нови маршрути - от 14-те му осемхилядника пет бяха изкачени по пътища, по които друг не беше стъпвал преди. Ако не бром премръзванията, кариерата му мина без съществени травми. Счупи си крака едва у дома, в Долomite, когато си бе забравил ключа от къщи и се опита да прескочи оградата.

## REINHOLD MESSNER

Edmund Hillary himself recognized him as the most remarkable climber of the Twentieth century. A native of the Italian part of Tyrol, Reinhold Messner seemed born to break records. In 1978, together with Peter Habeler, he became the first person to climb Everest without oxygen. Until then, the survival of a person without an oxygen apparatus there was considered impossible. But Messner insisted on conquering the top "in a fair way, or not at all". Two years later he returned to make the first solo ascent of the highest peak, from Tibet and in the monsoon season. His extreme individualism and his stubbornness to achieve his goals drew him a lot of criticism. On his first major expedition to Nanga Parbat, Messner insisted on continuing with his younger brother Gunther when the others refused. Then they had to descend in a blizzard and by an unknown route. Reinhold lost seven toes; Gunther died at the top. In 1986, Messner fulfilled the other most dreamy goal of alpinism: he became the first person to climb all 14 eight-thousanders on the planet. Like his great competitor Jerzy Kukuczka, he also kept climbing "with respect" to the mountain, without oxygen and without too much equipment. He strove to pave new routes - of his 14 eight-thousanders, five were climbed on roads that no one else had stepped on before. Barring frostbite, his career has gone by without significant injuries. He only broke his leg at home, in the Dolomites, when he forgot his house key and tried to jump over the fence.







## БЕРТРАН ПИКАР И СТИВ ФОСЕТ

Още Жюл Верн го беше предрекъл: че един ден човекът ще може да обиколи земното кълбо, придвижван единствено от прищевките на ветровете. Но над 100 години трябваше да минат, преди смелата му идея да се осъществи. Постигнатието бе дело на Бертран Пикар, швейцарски психиатър. Но несъмнена заслуга за него имат и другите двама участници в тройното "Състезание на века" - Ричард Брансън и Стив Фосет. През януари 1997 екипите на тримата, в три различни точки на света, се готвеха едновременно да атакуват последното голямо предизвикателство в авионавтиката. Брансън излетя от Маракеш с огромния

"Глобал Чалънджър" и с още двама спътници. Но едва на 10,000 метра височина тримата откриха, че екипът на земята е забравил да освободят заключващите механизми на еднотонните бутилки пропан и сега те не могат да се използват като баласт. През нощта балонът започна бързо да губи височина и тримата кацнаха с риск за живота си. Соловият опит на Стив Фосет, чикагски милионер, започна от Сейнт Луис. Той излетя благополучно, но след това отказаха нагревателите му и той прекарваше нощите при температури от порядъка на минус 30 градуса. Над Индия го настигна буря, отклони го от курса и го

принуди да се откаже. Подобно на Брансън, и Бертран Пикар е провален в първия си опит от наземните "помощници". Те са забравили да затегнат една връзка и с намаляването на налягането керосинът започва да изтича на пода. Балонът лети със стотина километра в час към Африка, когато екипажът открива теча. Налага се принудително да кацнат в Средиземно море, на юг от Кан. Но Пикар и партньорите му от "Брайтлинг" не се отчайват и през 1998 стартира "Орбитър II". Всичко върви по мед и масло и екипът подобрява рекорда за най-продължителен полет, но китайските власти отказва да го допуснат във въздушното



## BERTRAND PICCARD AND STEVE FOSSETT

Jules Verne had already predicted it: that one day man will be able to circumnavigate the globe, moved only by the whims of the winds. But over 100 years had to pass before his bold idea came to fruition.

The achievement was the work of Bertrand Piccard, a Swiss psychiatrist. But the other two participants in the triple "Race of the Century" - Richard Branson and Steve Fossett - also have an undoubted credit. In January 1997, the teams of the three, in three different parts of the world, were simultaneously preparing to attack the last great challenge in aeronautics.

Branson took off from Marrakesh in the huge Global Challenger and with two other passengers. But it wasn't until 10,000 meters up that the three discovered that the ground team had forgotten to release the locking mechanisms on the one-ton propane cylinders and now they could not be used as ballast. During the night, the balloon began to rapidly lose height and the three landed at the risk of their lives.

Chicago millionaire Steve Fossett's solo venture began in St. Louis. He took off safely, but then his heaters failed and he spent the nights at temperatures around minus 30 degrees. A storm overtook him over India, threw him off course, and forced him to give up.

Like Branson, Bertrand Piccard was failed in his first attempt by ground "helpers". They forgot to tighten a connection, and as the pressure dropped, kerosene started leaking onto the floor. The balloon was flying at hundreds of kilometers per hour towards Africa when the crew discovered the leak. They were forced to land in the Mediterranean, south of Cannes. But Piccard and his partners from "Breitling" did not despair and in 1998 "Orbiter II" was launched. Everything was going smoothly and the team broke the record for the longest flight, but the Chinese authorities refused to allow it into their airspace and Piccard was forced to land in Myanmar. However, nothing could divert the Swiss from his intended goal: on March 1, 1999, "Orbiter III" took off from Chateau d'Aix, Switzerland, and on March 21, it landed in the Egyptian desert, having circled the entire globe without a single stop. Today, the capsule in which the historic journey took place is on display at the Smithsonian Museum.

Two consolation prizes remained for the indefatigable Steve Fossett: in 2002 he managed to complete the first solo circumnavigation of the world in a balloon, and in 2005 he made the first circumnavigation of the world in an airplane without refueling. ■

си пространство и Пикар е принуден да кацне в Мианмар. Нищо обаче не може да отклони швейцареца от набелязаната цел: на 1 март 1999 "Орбитър III" излита от Шато Д'Екс, Швейцария, а на 21 март се приземява в египетската пустиня, след като е обиколил цялото земно кълбо без нито едно спирание. Днес капсулата, в която е извършено историческото пътешестване, е изложена в музея "Смитсоновиън".

За неуморния Стив Фосет останаха две утешителни награди: през 2002 той успя да завърши първия солов околосветски полет с балон, а през 2005 направи първия околосветски полет със самолет без зареждане. ■





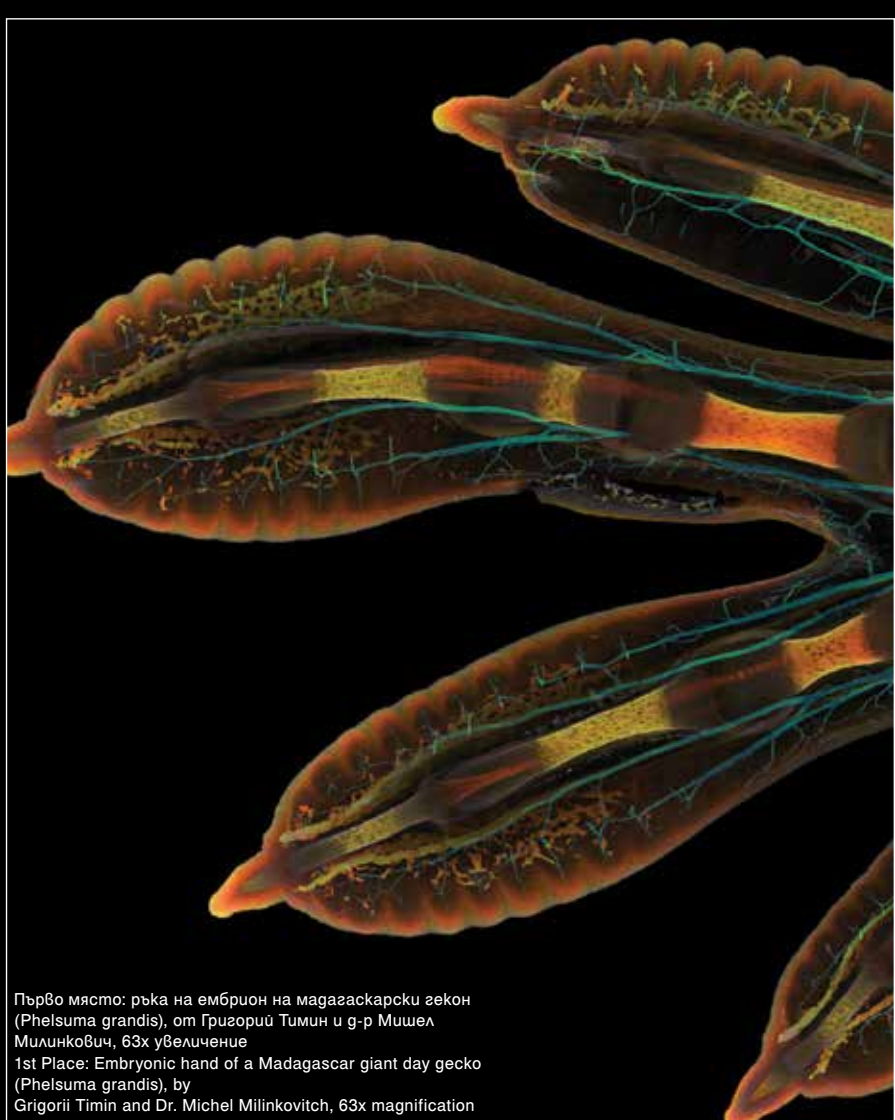
# ДЯВОЛЪТ Е В ДЕТАЙЛИТЕ

## THE DEVIL IS IN THE DETAILS

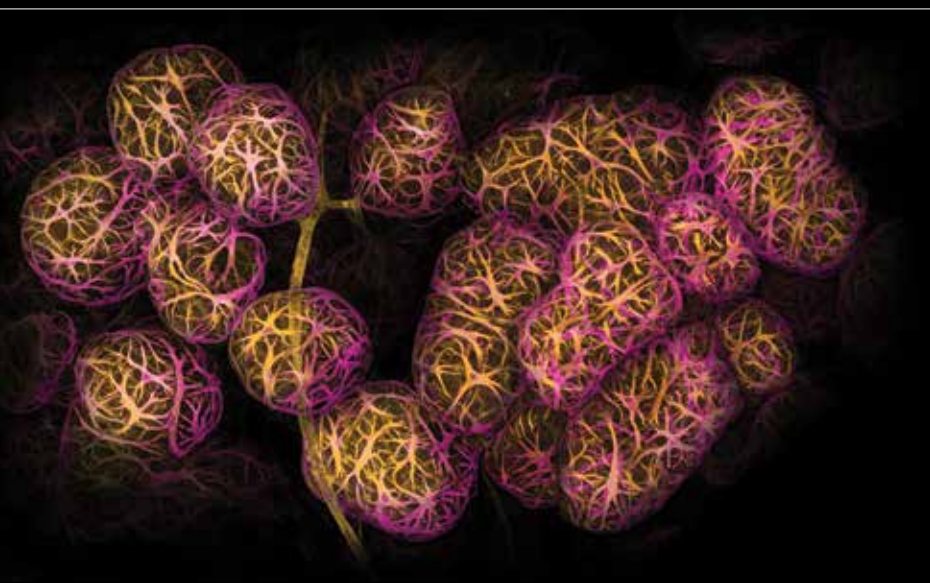
През 1975 година Nikon създаде фотографския конкурс Small World като поощрение към хората, посветили се на доста трудоемкото изкуство на микрофотографията. Скромното първоначално начинание днес се е превърнало в най-големия конкурс за фотография през микроскоп в света, а 48-ото му издание привлече над 1300 участници от 72 различни страни. Ето и част от победителите в него.

In 1975, Nikon created the Small World photography competition as an incentive for people dedicated to the rather laborious art of microphotography. The humble beginnings have today grown into the largest microscope photography competition in the world, and its 48th edition attracted over 1,300 participants from 72 different countries. Here are some of the winners.

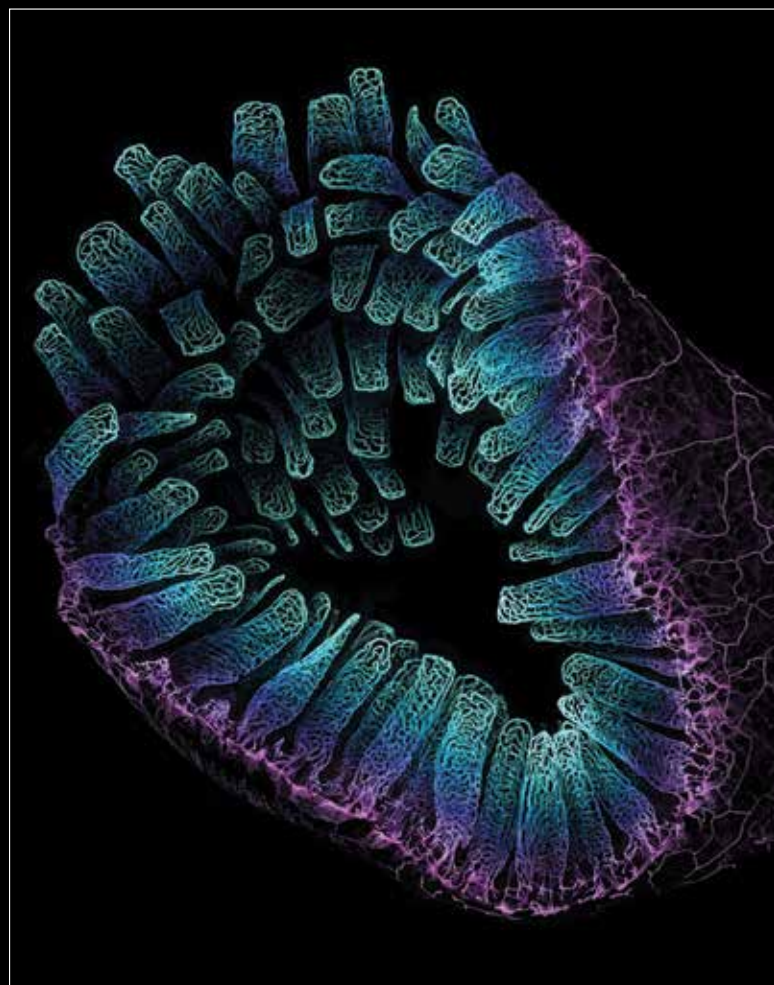
All Images Courtesy by Nikon Small World Competition



Първо място: ръка на ембрион на мадагаскарски гекон (*Phelsuma grandis*), от Григорий Тимин и г-р Мишел Милинкович, 63x увеличение  
1st Place: Embryonic hand of a Madagascar giant day gecko (*Phelsuma grandis*), by Grigori Timin and Dr. Michel Milinkovitch, 63x magnification

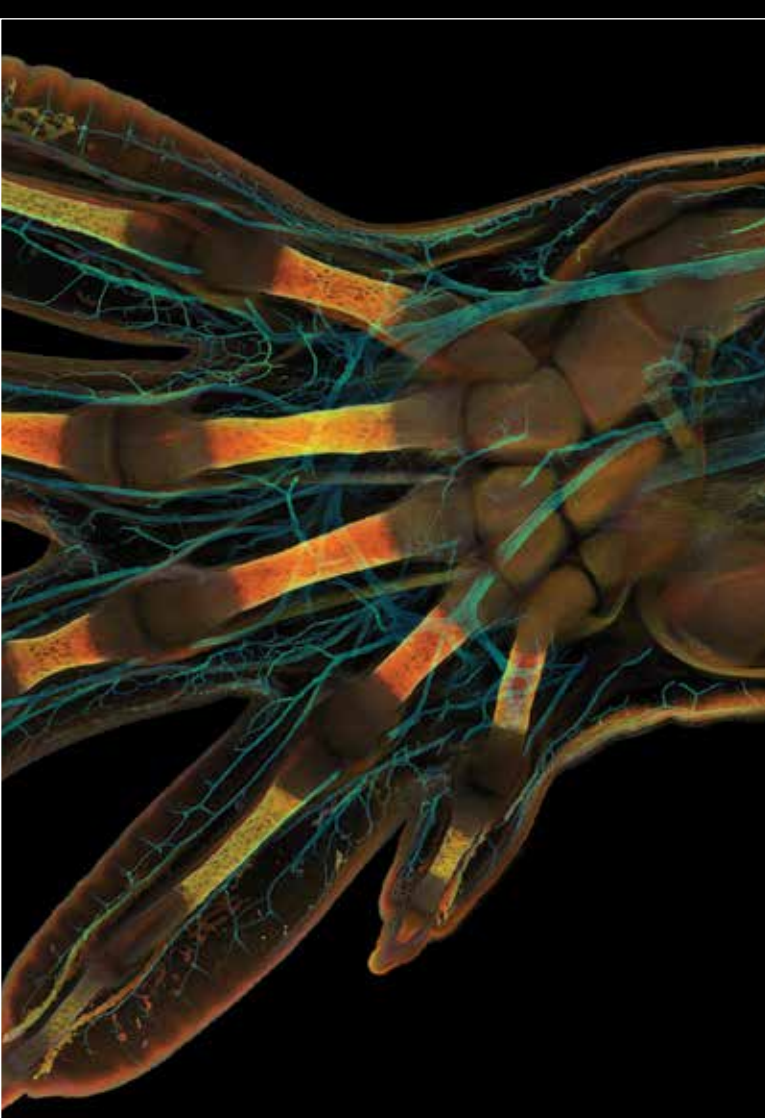


2-о място: Тъкан от женска гръд, с миоепителни клетки, увити около произвеждащите мляко алвеоли, от Кейлъб Доусън, 40x  
2nd Place: Breast tissue showing myoepithelial cells wrapped around milk-producing alveoli, by Caleb Dawson, 40x



3-о място: кръвоносни съдове в червата на мишка, от Сату Паавонсало и г-р Синем Караман, 10x  
3rd Place: Blood vessel networks in the intestine of an adult mouse, by Satu Paavonsalo and Dr. Sinem Karaman, 10x





4-о място: Паяк от вида *Pholcus phalangioides*, от г-р Андрю Посълт, 3x  
4th Place: Daddy long-legs spider (*Pholcus phalangioides*), by Dr. Andrew Posselt, 3x



5-о място: Слизеста плесен, от Алисън Полак, 10x  
5th Place: Slime mold (*Lamproderma*), by Alison Pollack, 10x

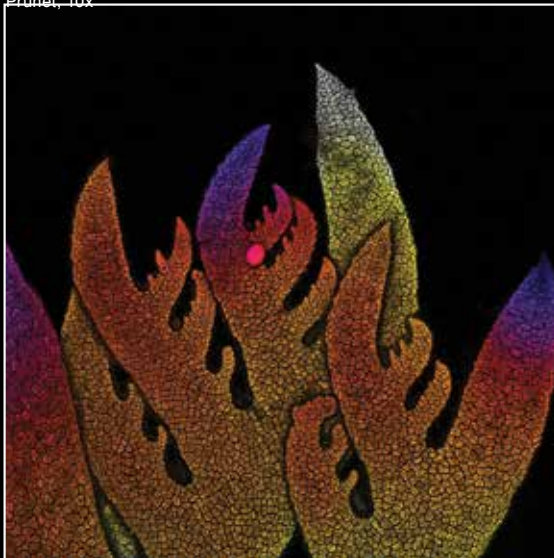


6-о място: Неизгорели частици въглерод върху фитила на свещ, от Оле Билфелдт, 2.5x  
6th Place: Unburned particles of carbon released when the hydrocarbon chain of candle wax breaks down, by Ole Bielfeldt, 2.5x



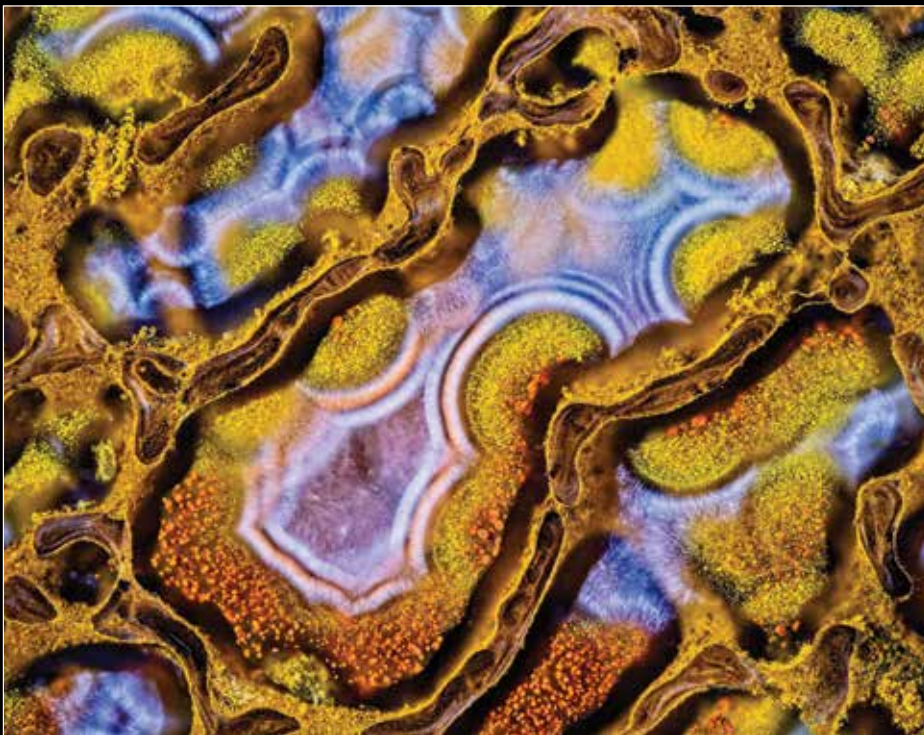
8-о място: Растеж на връхче от червено водорасло,  
от г-р Натанаел Прюне, 10х

8th Place: Growing tip of a red algae, by Dr. Nathanael  
Prunet, 10x



13-о място: Вкаменелост от  
динозавър, от Ранди Фулбрайт, 60х

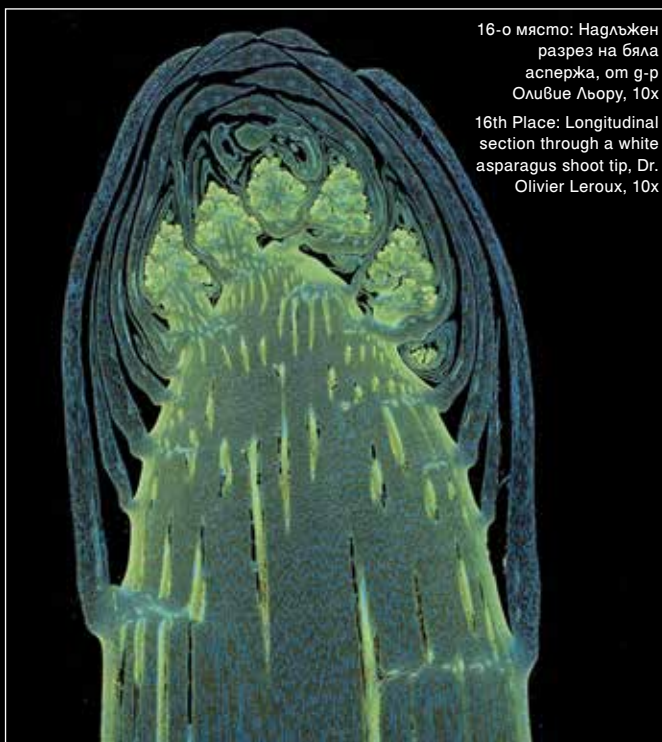
13th Place: Agatized dinosaur bone, by  
Randy Fullbright, 60x



11-о място: Яйца на молец, от  
Йе Феи Джън, 10х

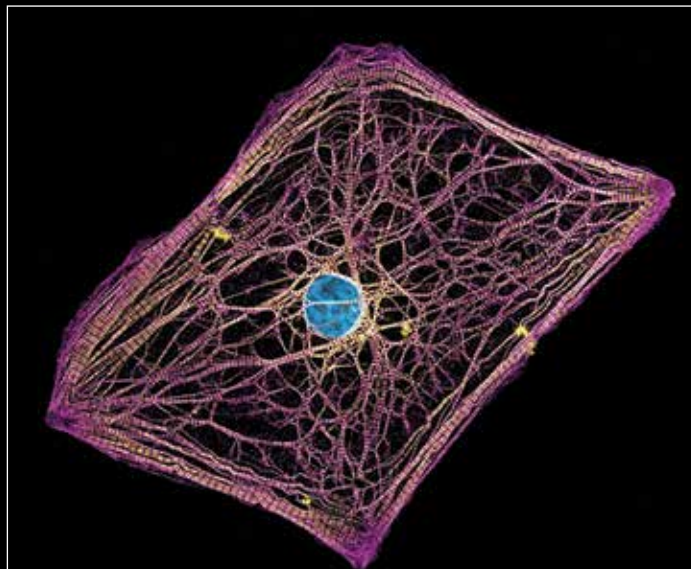
11th Place: Moth eggs, by Ye Fei  
Zhang, 10x





16-о място: Нагълъжен  
разрез на бяла  
аспержа, от г-р  
Оливие Льору, 10x

16th Place: Longitudinal  
section through a white  
asparagus shoot tip, Dr.  
Olivier Leroux, 10x



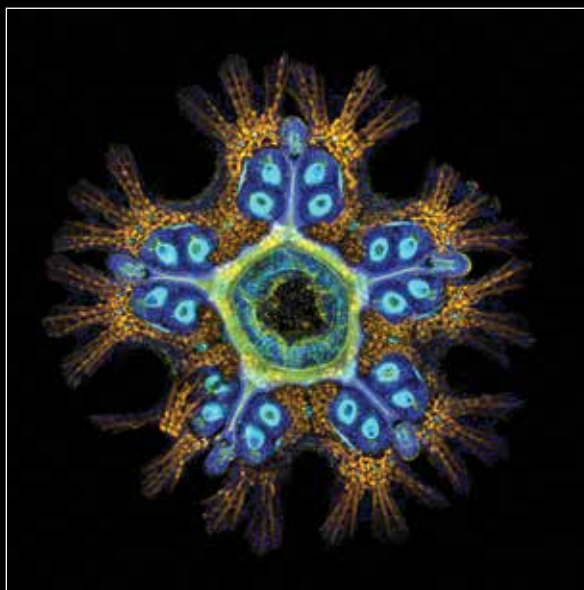
20-о място: Човешки кардиомиоцити (сърдечни  
клетки), от Ху Лин и г-р Ким Макбрайд, 60x

20th Place: Human cardiomyocytes (heart cells), by Hui  
Lin and Dr. Kim McBride, 60x



Млад ствол от градински бамбук, от  
Герд Гюнтер, 10x

Young stem of garden bamboo (*Fargesia*  
sp.), by Gerd Gunther, 10x



Двумесечна морска звезда, от г-р  
Лоран Формери, 20x

Two-month old juvenile sea star (*Patiria*  
*miniata*), by Dr. Laurent Formery, 20x

Яйце на пеперуга, от Йе Феу Джън, 10x  
Butterfly egg, by Ye Fei Zhang, 10x



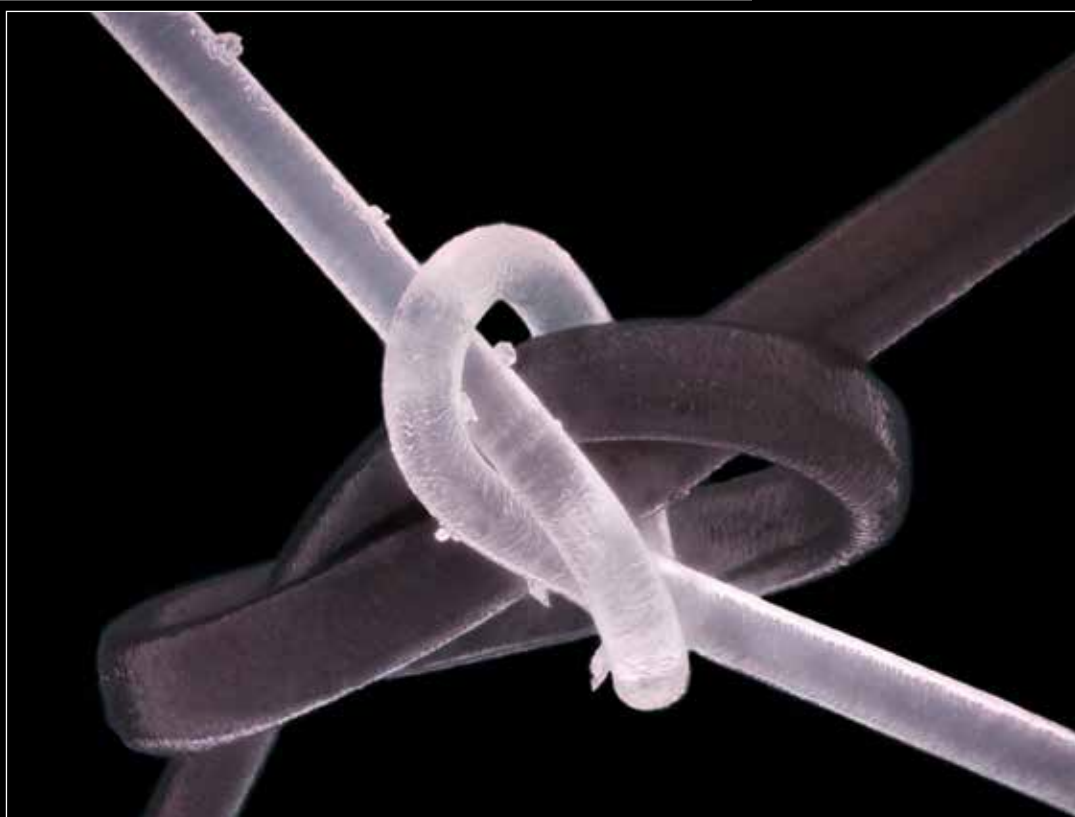
Ларва на морска анемона, от Вим ван Егмонд, 6.3x  
Larva of an anemone, found in marine plankton, by Wim van Egmond, 6.3x



Език на морски охлюв, от доктор Игор Сиванович, 10x  
Radula (rasping tongue) of a marine snail, by Dr. Igor Siwanowicz, 10x



Мравка от вида Camponotus, от г-р  
Евгениус Кавалияускас, 5х  
Ant (Camponotus), by Dr. Eugenijus  
Kavaliauskas, 5x



Черен и бял човешки косъм, от Ахмад Фавзан, 20х  
Black and white human hair, by Ahmad Fauzan, 20x

# БЪЛГАРИЯ СУТРИН



Всеки ден  
**07:00 - 09:00**

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





Ипотечен кредит

# ДОМ за теб

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



Централна Кооперативна Банка  
Важният си ти.

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



# ЗАНАПРЕД КОЛИТЕ ЩЕ БЪДАТ СКЪПИ

10 въпроса към Фабрис Камболив, новия шеф на Renault

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография RENAULT

**О**ще от 50-те години Renault е един от символите на достъпния автомобил. Но сега и самият шеф на френската марка ни казва в прав текст, че евтините коли са останали в миналото, и че в бъдеще достъпната мобилност ще означава наем или абонамент, вместо покупка. Automedia.bg разговаря с Фабрис Камболив, новия главен оперативен директор на Renault, по време на автомобилния салон в Париж. 54-годишният Камболив заема поста от юли тази година и на практика ръководи марката Renault, отговаряйки единствено пред Лука ди Мео, главния изпълнителен директор на цялата група. В интервюто са цитирани и въпроси на други медии.

**Г-н Камболив, Renault вече има две различни електрически платформи. Защо са ви необходими?**

Работим върху две платформи - CMF-EV и CMF-BEV, като разликата е, че втората просто е по-малка като размери. В групата Renault развиваме три типа задвижване: хибридно, плъг-ин хибрид и чисто електрическо. Това, което наблюдаваме на европейския пазар напоследък, е сериозен ръст при самозареждащите се хибриди и електромобилите, и спад при плъг-ин хибридите.

**Обещахте да предложите достъпна гама електрически коли в Европа. Какво означава това като цена?**

Не знам дали сме обещавали достъпна гама. Онова, което казах, е, че искаме да присъстваме в Б-сегмента с чисто електрическите Renault 4 и Renault 5. Досега голямата ни офанзива беше в С-сегмента, с Megane E-Tech, Arkana, Austral. След тази първа фаза искаме да се върнем към Б-сегмента и да преразгледаме страте-

гията си за него, защото този сегмент е исторически много силен за Renault. Ако питаме за цените на Renault 4 и Renault 5, ние все още не сме ги определили. Първо, защото средата е много променлива и силно зависи от цените на суровините. И второ, защото в момента в Европа ние продаваме 80% от колите си чрез финансови продукти - и около четири пети от тях са с остатъчна стойност в края на договора. В тази ситуация по-важното не е стартовата цена, а месечната вноска. В момента за Б-сегмента тя е средно около 300 евро, за С-сегмента - около 400 евро.

Много производители създават собствени схеми за наем на автомобили. Важно ли е това за Renault?

Става дума дори за нещо повече от наеми. Виждаме, че нуждата от мобилност се променя. На някои места хората вече



са готови да платят може би малко повече, но за по-кратък период, вместо да се ангажират с цялостно придобиване на автомобил. Затова сме готови да отворим финансовите си услуги към много различни потребителски нужди. Абонаментните схеми например са модел, който със сигурност трябва да предложим в бъдеще. Имаме подобна услуга в Испания чрез Zity, и планираме да я разширим към много други пазари в Европа.

#### **Затягането на стандартите за емисии и новият Евро 7 ще направят ли автомобилите още по-скъпи?**

Не съм аз човекът, който прави регулациите. Всеки говори за високата цена на електромоделите. Но виждаме, че и остатъчната стойност при тях расте по-бързо от тази на останалите технологии. А високата остатъчна стойност

#### **по-малко от тях всяка година?**

Тук има два отговора. Първо, нужно ли е всяка година да продаваме все повече автомобили, за да бъдем печеливши? Не съм убеден. За мен трябва преди всичко да сме гъвкави и адаптивни. Планът ни за развитие не е основан на увеличаване на обемите, а по-скоро на това как да използваме максимално стойността на колата през целия ѝ жизнен цикъл. Това може да стане чрез финансови продукти, чрез продаване на мобилността, вместо на самата кола, чрез бизнеса с употребявани автомобили, чрез рециклиране... Електромоделите ни дават възможност за един изцяло различен бизнес модел, който не беше възможен при колите с вътрешно горене.

#### **Направихте голямо усилие да разширите пазарите си в последните 20 години,**

## На европейския пазар напоследък наблюдаваме сериозен ръст при самозареждащите се хибриди и електромоделите, и спад при плъгин хибридите

ни позволява да предложим по-изгодни месечни вноски.

Иначе мисля, че и напред автомобилите ще останат скъпи. Но имаме възможности да продаваме мобилността като услуга на подходящата цена. Затова искам да развиваме абонаменти, да използваме мрежата си за по-активна политика към употребяваните автомобили.

#### **Много производители, включително и Renault, говорят за удължаване на живота на електромоделите. Какво означава това в години?**

Преди всичко зависи от това колко устойчиви са батериите ни - това е първото, което трябва да разберам. Пуснахме Renault Zoe преди 10 години и наблюденията ни са, че след седмата или осмата година батерията все още е над 70%. Това беше приятна изненада за нас.

Другата ни задача е да усъвършенстваме технологиите в електромоделите си - добра киберсигурност, свързаност, възможност да подменяме цялата електроника дистанционно или чрез дилърите... Това ще ни позволи както да удължим живота на автомобила, така и да повишим остатъчната му стойност.

#### **Удължаването на живота на автомобилите не значи ли, че ще продаваме**

#### **но все още 50% от печалбата идва само от пет страни в Европа. На кои региони разчитате за растеж в следващите години? Като имаме предвид разпределението на сфери на влияние с Nissan...**

Не мисля, че трябва да придаваме чак такава тежест на големите пазари в Европа - на Франция, Германия, Испания и Италия. За мен по-важното в момента е, първо, да намалим значително разнообразието в гамата си. Ако гледаме електромоделите, ние ще имаме само два модела в Б-сегмента - Renault 4 и Renault 5, и два модела в С-сегмента - Megane E-Tech и Scenic. По-нататък ще видим. Това ще ни позволи по-добре да се фокусираме върху силните си страни. Втората ни задача е да засилим географското си разнообразие. Връщайки се към въпроса ви, от десетте най-големи пазара на Renault в момента шест са извън Европа: Бразилия, Турция, Аржентина, Колумбия, Индия, Южна Корея. Първоначалният ни фокус беше Европа, за да преобразим гамата си и да направим прехода към електрическо задвижване. Сега фокусът ни ще бъде към Латинска Америка.

#### **Какво ще стане с онези пазари в Европа като България, които не са напълно готови за електрификацията? Какво ще е предложението ви на тях**

#### **в С-сегмента, щом спрете да правите бензиновия Megane през 2024?**

Преди всичко все още имаме достатъчно предложения за тези пазари - Arkana и Austral в С-сегмента, Clio и Captur за Б-сегмента. Нашата стратегия е стъпила на два крака: единият са електромоделите, а другият - пълните хибриди за пазари, които не са напълно готови за електричеството. Не зная дали сте имали възможност вече да тествате новия ни пълен хибрид Austral, с 1.2-литров двигател и 200 конски сили. Можете ли да си представите, че вече сме способни да предложим автомобил с 200 коня и в същото време със среден разход от 4.6 литра на 100 километра? Автомобил, чийто обхват с наличното гориво може да е дори по-висок след 50 изминати километра, отколкото е бил на старта?

#### **През 2035 Европа ще забрани двигател с вътрешно горене за леките коли. Какво ще стане с лекотоварните?**

Не зная какво ще се случи с регулациите. Но за нас е ясно, че ако има технология, която трябва да наблегнем, това е водородът. Идеалната технология за онези пътувания, които са на големи разстояния и отнемат много време. Тоест за товарния сегмент. Тук нашият дъщерен венчър Huvia показва Master Van H2-TECH, който догодина ще стане първият водороден модел за масовия пазар в Европа.

#### **Тревожи ли ви развитието на пазара на суровини? Автомобилната индустрия е нещо като цар Мугас - каквото пипне, то става от злато. Замените платината с паладий - паладият е вече рекордно скъп. Намалихте кобалта за сметка на никела - и сме свидетели на рекордни цени на никела. Какъв е изходът?**

Единственият начин е да си подсигуририм дългосрочни доставки и да имаме диверсификация между различните технологии. За съжаление не знам по-добра рецепта за справяне с тези пазарни амплитуди. Но виждаме нещо друго, което е много важно: в зависимост от цените на петрола и на електричеството поведението на потребителите се променя рязко, от месец за месец. За да отговорим един производител на това, той трябва да предложи две-три алтернативни технологии, покриващи всички сценарии. Ето пример от Франция: когато петролът поскъпне, електрическото Megane E-Tech се продава отлично; когато електричеството върви нагоре, това тласка продажбите на Arkana и Austral. Имаме достатъчно баланс в гамата, за да отговорим на колебанията. ■

# CARS WILL BE EXPENSIVE IN THE FUTURE

10 questions to Fabrice Cambolive, the new head of Renault

By KONSTANTIN TOMOV / Photography RENAULT

Since the 1950s, Renault has been one of the symbols of the affordable car. But now the head of the French brand himself tells us in plain text that cheap cars are a thing of the past, and that in the future affordable mobility will mean renting or subscribing instead of buying. Automedia.bg spoke with Fabrice Cambolive, the new Chief Operating Officer of Renault, during the Paris Motor Show. The 54-year-old Cambolive has held the position since July this year and effectively leads the Renault brand, reporting only to Luca di Meo, the CEO of the entire Renault Group. Questions from other media are also cited in the interview.

**Mr. Cambolive, Renault already has two different electric platforms. Why do you need them?**

- We are working on two platforms - CMF-EV and CMF-BEV, the difference being that the second one is simply smaller in size. In the Renault group, we are developing three types of drive: hybrid, plug-in hybrid and pure electric. What we've seen in the European market recently is a serious growth in full hybrids and electric cars, and a decline in plug-in hybrids.

**You promised to offer an affordable range of electric cars in Europe. What does this mean as a price?**

- I don't know if we promised an affordable range. What I said is that we want to be present in the B-segment with the pure electric Renault 4 and Renault 5. So far our big offensive has been in the C-segment, with Megane E-Tech, Arkana, Austral. After this first phase, we want to go back to the B-segment and review our strategy for it, because this segment is historically very strong for Renault.

If you are asking about the Renault 4 and Renault 5 prices, we have not yet determined them. First, because the environment is very volatile and highly dependent on commodity prices. And secondly, because at the moment in Europe we sell 80% of our cars through finance products - and about four-fifths of them have a residual value at the end of the contract. In this situation, the more important thing is not the starting price, but the monthly payment. At the moment, for the B-segment it is on average about 300 euros, for the C-segment - about 400 euros.

**Many manufacturers create their own car rental schemes. Is this**



**important to Renault?**

- It is about even more than rents. We see the need for mobility changing. In some places, people are already willing to pay perhaps a little more, but for a shorter period, rather than committing to an entire car acquisition. That is why we are ready to open up our financial services to many different consumer needs. Subscription schemes, for example, are a model we should certainly offer in the future. We have a similar service in Spain through Zity, and we plan to expand it to many other markets in Europe.

**Will tightening emission standards and the new Euro 7 make cars even more expensive?**

- I am not the person who makes the regulations. Everyone is talking about the high cost of electric cars. But we see that their residual value also grows faster than that of other technologies. And the high residual value allows us to offer more affordable monthly installments.

Otherwise, I think that cars will remain expensive in the future. But we have opportunities to sell mobility as a service at the right price. Therefore, I want us to develop subscriptions, to use our network for a more active policy towards used cars.

**Many manufacturers, including Renault, are talking about extending the life of electric cars. What does this mean in years?**

- First of all, it depends on how resistant our batteries are - this is the first thing we need to understand. We launched the Renault Zoe 10 years ago and our observations are that after the seventh or eighth year the battery is still over 70%. This was a pleasant surprise for us. Our other task is to improve the technology in our electric cars: better cyber security, better connectivity, the ability to replace all electronics remotely or through the dealers... This will allow us to both extend the life of the car and increase its residual value.

**Doesn't extending the life of cars mean you'll sell fewer of them each year?**

- There are two answers here. First, do we need to sell more and more cars every year to be profitable? I'm not convinced. For me, above all, we need to be flexible and adaptable. Our development plan is not based on increasing volumes, but rather on how to maximize the value



of the car throughout its life cycle. This can be done through financial products, through selling mobility instead of the car itself, through the used car business, through recycling... Electric cars give us the opportunity for a completely different business model that was not possible with internal combustion cars.

**You have made a great effort to expand your markets in the last 20 years, but still 50% of the profit comes from only five countries in Europe. Which regions do you count on for growth in the coming years? Considering the distribution of spheres of influence with Nissan...**

- I don't think we should give so much weight to the big markets in Europe - France, Germany, Spain and Italy. For me, the more important thing right now is, first, to significantly reduce the variety in our range. If we look at the electric cars, we will have only two models in the B-segment - Renault 4 and Renault 5, and two models in the C-segment - Megane E-Tech and Scenic. This will allow us to better focus on our strengths.

Our second task is to strengthen our geographical diversity. Going back to your question, of Renault's ten biggest markets at the moment, six are outside Europe: Brazil, Turkey, Argentina, Colombia, India, South Korea. Our initial focus was on Europe, to transform our range and make the transition to electric drive. Now our focus will be on Latin America.

**What will happen to those markets in Europe like Bulgaria that are not fully ready for electrification? What will your offer be to them in the C-segment once you stop making the petrol Megane in 2024?**

- First of all, we still have enough offers for these markets - Arkana and Austral in the C-segment, Clio and Captur for the B-segment. Our strategy is two-pronged: one is EVs, and the other is full hybrids for markets that aren't quite ready for electricity. I don't know if you've had a chance to test drive our new full hybrid Austral yet, with a 1.2 liter engine and 200 horsepower. Can you imagine that we are now able to offer a car with 200 hp and at the same time with an average consumption of 4.6 liters per 100 kilometers? A car whose range on available fuel may be even higher after 50 kilometers traveled than it was at the start?

**In 2035, Europe will ban the internal combustion engine for passenger cars. What will happen to light commercial vehicles?**

- I don't know what will happen with the regulations. But it's clear to us that if there's one technology we need to focus on, it's hydrogen. The ideal technology for those journeys that are long distances and take a lot of time. That is, for the cargo segment. Here, our joint venture Hyvia shows the Master Van H2-TECH, which next year will become the first mass-market hydrogen model in Europe.

**Are you worried about the development of the raw materials market? The auto industry is kind of like King Midas - whatever it touches turns to gold. You replaced platinum with palladium - palladium is already at a record high. You've reduced cobalt at the expense of nickel - and we're seeing record nickel prices. What is the way out?**

- The only way is to secure long-term supplies and to have diversification between different technologies. Unfortunately, I don't know a better recipe for dealing with these market amplitudes. But we see something else that is very important: depending on oil and electricity prices, consumer behavior changes dramatically from month to month. In order for a manufacturer to answer this, they should offer two or three alternative technologies covering all scenarios. Here's an example from France: when oil goes up, the electric Megane E-Tech sells well; when electricity goes up, it pushes Arkana and Austral sales. We have enough balance in the range to meet the fluctuations. ■



## Дентален туризъм в България

**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.**

## Dental tourism in Bulgaria

**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.**

# ШВЕЙЦАРСКО НОЖЧЕ

Новото X1 и iX1 е вероятно най-универсалният модел в историята на BMW

Текст **КОНСТАНТИН ТОМОВ** / Фотография **КОЛЕЛА**





**П**ричината да очакваме с таква нетърпение новото BMW X1 е съвсем проста: защото изобщо не знаехме какво точно очакваме. Съвсем разбираемо, след като предишните две поколения на тази кола нямаха нищо общо помежду си. Първото, което се появи през 2009, беше на платформата на тогавашната Серия 3 - рецепта, с която BMW нямаше как да сбърка. Въпреки необичайния си дизайн тази кола се хареса доста и спечели нови клиенти за марката. И до ден днешен тя си остава моделът на BMW с най-висока оценка за надеждност в годишните доклади на TUV в Германия.

**НО ПОСЛЕ ГЕРМАНЦИТЕ РЯЗКО СМЕНИХА** концепцията и второто поколение на X1 не

само не беше на базата на Серия 3, но дори не беше на платформа със задно предаване - запазената марка на BMW. Вместо това колата бе технологичен близък на MINI Countryman - с предно предаване, напречен двигател и съвсем различни скоростни кутии. Тогава мнозина сметнаха, че BMW си отбелязва неописуем автогол. Това, което се случи в действителност, е, че продажбите се удвоиха.

X1 се прие добре и на трите големи пазара - Европа, Северна Америка и Китай, и за 11 години прогаде над 2.7 милиона бройки - толкова, колкото Jeep Cherokee успя да пласира за над три десетилетия. Затова не е изненада, че германците вложиха много старание в подготвянето на третата генерация на модела. Която напълно про ►



► гължава традицията.

Както можете да се досетите, новото поколение няма нищо общо с предишните две. Тук вече платформата е създадена да понася всякакви типове задвижване. Може да бъде изцяло електрическа, може да бъде плъг-ин хибрид, има два бензинови двигателя, към които скоро ще се добави още един. Има дори дизел.

Почти не мога да се сетя откога не сме карали дизелов автомобил в международен тест. Не защото вече не се правят, а защото повечето компании леко се стесняват от тях. И съвсем напразно, защото този джултров двигател на версията 18d е един от най-чистите на пазара в момента: не най-чистите дизели, а най-чистите двигатели с вътрешно горене изобщо.

**НАД 90 ПРОЦЕНТА ОТ КОМПОНЕНТИТЕ** на този двигател са изцяло нови. Не можем да се оплачем и от динамиката: 150 конски сили, 360 нютонметра максимален въртящ момент, 8.9 секунди от 0 до 100 км/ч. Всичко това идва при среден разход, който официално е измерен под 5 литра за 100 км. Ние постигнахме около 5.5 на сто, но при чисто нова кола с неработен двигател и без много-много да пестим.

Освен това в гамата има и по-мощен дизелов вариант с 211 коня и мека хибридна система. Базовата бензинова версия е 18i, с три цилиндъра и 136 коня. По-нататък 23i е вече с четири цилиндъра, 48-волтова хибридна система и 218 коня мощност. Малко по-късно ще се появят и междинните 20d и 20i. Двата плъг-ин хибрида имат около 90 км пробег само на ток, и съответно 245 или 326 коня. За чисто електрическото iX1 ще поговорим след малко.

**ПЪТНОТО ПОВЕДЕНИЕ Е ТОЧНО ТОЛКОВА** компетентно, колкото очаквате от едно BMW. Няма пъргавината и директния волан на Серия 3 например, но стои отлично на пътя и завива с впечатляваща прецизност. Комфортът на возене е добър, ако не се престараете с твърде големи джанти.

По дефиниция това е класическият "паркетен" джип - кола, която е създадена основно за града. Но всъщност не е толкова зле и извън пътя. Докато в този сегмент просвещт е масово около 17 сантиметра, тук той е 20.6. Ако обаче си поръчате адаптивното М-окачване, можете по желание да го намалите със сантиметър и половина. Новото поколение, което се сглобява в Регенсбург, Германия, се отличава от предишното по още едно нещо: вече не можете да си го поръчате с ръчни скорости. Всички версии идват с един и същи 7-степенен автоматик с двоен съединител, дело на Getrag. Които впрочем работи доста добре.



## BMW iX1 313

к. с. максимална мощност  
hp max power

## 494

Нм максимален въртящ момент  
Nm max torque

## 5.6

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

**ВИЗУАЛНО НОВОТО X1** е доста по-фокусирано, с по-изразени линии и по-остри ръбове от предишното. Немалко от моделите на BMW напоследък ни се струват малко претоварени като дизайн. Но не и това: третото поколение изглежда хармонично и фокусирано. Все пак не е успяло да избегне общата тенденция към гигантизъм: с над 5 сантиметра по-дълго, с почти 2 и половина по-широко, с почти 4 и половина по-високо. Мястото на задните седалки е малко повече. Багажникът достига вече 540 литра, което е много добре за този сегмент. Задните седалки се плъзгат с 13 сантиметра напред-назад. Интериорът е първокласен, с предимно скъпи материали, макар че в базовите версии ще намерите и някои по-корави пластмаси. Двойният извит екран, който побира приборите и информационната система, е с чудесна графика. И тук можете да имате навигацията с добавена реалност, която толкова ни впечатли в електрическото BMW iX миналата година.

**КАКТО И ПРИ 2 SERIES ACTIVE TOURER**, и тук удобната врътка за мултимедията е изчезнала напълно, и вместо това се очаква да използвате сензорния екран, за да управлява-

те всички функции. Доста досадно, ако шофирате и не искате да отделяте поглед от пътя. За щастие обаче в BMW са напреднали много в алтернативите, и особено в гласовите команди. Вече не се налага да произнасяте педантично думите, да използвате фиксирани гласови команди и така нататък. Просто кажете: Ей, BMW, слуша ми се рок музика. Или попитайте топло ли ще е в Мюнхен утре. Наистина работи.

X1 получава и новия асистент на BMW за градски трафик, който може да разпознава светофара и да потегля сам. Има също напълно автоматизирано паркиране и електронен помощник при теглене на ремарке. А също и дигитален ключ, който можете да пратите на рогини или приятели направо по телефона.

Накрая ни остава да покараме и най-интересната версия: новото iX1, първия чисто електрически компактен кросоувър на баварците. Предупреждават ни, че това е все още прототип, а не готовата серийна кола, но на практика между двете няма да има никаква разлика.

iX1 има по един електромотор на всяка ос и комбинирана мощност от 313 конски сили. Максималният въртящ момент е почти 500 нютонметра, ускорението от място до 100 км/ч отнема само 5.7 секунди.

**БАТЕРИЯТА Е С ИЗПОЛЗВАЕМ КАПАЦИТЕТ** 67 киловатчаса и стига за пробег между 414 и 440 километра. Може да се зарежда при 130 киловата и тогава са нужни само 29 минути за попълване на капацитета от 10 до 80 процента. Десет минути зареждане дават 120 километра пробег.

При нормално ползване най-голям дял от енергията на един електромобил се поглъща от въздушното съпротивление - около 36% в градски условия и над 70 процента на магистрала. Затова инженерите на BMW наистина са се постарали над новия модел. В резултат X1 има коефициент на въздушно съпротивление 0.26, което е не само най-добрият показател в този сегмент, но и на практика същата аеродинамика като извънземното BMW i8 отпреди няколко години - и с цели 4 стотни по-добре от Koenigsegg CСХ.

Покарахме го само около 80 километра, но пробегът от 400 ни се струва съвсем реален. Колата е динамична и приятна за каране. Но все пак теглото от над два тона се усеща. Само батерията добавя 430 килограма.

Накратко, новото X1 е сериозна стъпка нагоре спрямо предишното, и при наличието на цели четири типа задвижване очакваме спокойно да го надмине по продажби. Кои двигател ни допадна най-много ли? Всъщност - дизелът. Но обещаваме да не ни издаваме. ■



# SWISS KNIFE

The new X1 and iX1 is probably the most versatile model in the history of BMW

By KONSTANTIN TOMOV / Photography BMW

The reason we were so looking forward to the new BMW X1 is quite simple: because we didn't know what to expect. Quite understandable, since the previous two generations of this car had nothing in common with each other. The first to appear in 2009 was on the platform of the then 3 Series - a recipe BMW couldn't go wrong with. Despite its unusual design, this car was very popular and won new customers for the brand. To this day, it remains the BMW model with the highest reliability rating in Germany's annual TUV reports.

**BUT THEN THE GERMANS DRAMATICALLY CHANGED** the concept. X1's second genera-

tion not only wasn't based on the 3 Series, it wasn't even on a rear-wheel drive platform - BMW's trademark. Instead, the car was a technological twin of the MINI Countryman - with front-wheel drive, a transverse engine and completely different gearboxes. At the time, many thought that BMW is scoring an indescribable own goal. What actually happened is that sales doubled.

The X1 was well received in all three major markets - Europe, North America and China, and in 11 years sold more than 2.7 million units - as much as the Jeep Cherokee managed to sell in over three decades. Therefore, it is not surprising that the Germans put a lot of effort ►



► into preparing the third generation of the model. Which completely continues the tradition.

As you can guess, the new generation has nothing in common with the previous two. Here, the platform is already designed to tolerate any type of drive. It can be all-electric, it can be a plug-in hybrid, it has two petrol engines, with another one coming soon. And there is even a diesel.

I can hardly remember since when we haven't driven a diesel car in an international test. Not because they aren't made anymore, but because most companies are slightly shying away from them. And quite in vain, because this two-liter engine of the BMW X1 18d version is one of the cleanest on the market at the moment: not the cleanest diesels, but the cleanest internal combustion engines in general.

**OVER 90 PERCENT OF THE COMPONENTS** on this engine are brand new. We can't complain about the dynamics either: 150 horsepower, 360 newton meters of maximum torque, 8.9 seconds from 0 to 100 km/h. All this comes at an average consumption that is officially measured at under 5 liters per 100 km.

In addition, the range also has a more powerful diesel version with 211 hp and a mild hybrid system. The base gasoline version is the 18i, with three cylinders and 136 hp. Further, the 23i now has four cylinders, a 48-volt hybrid system and 218 horsepower. A little later, the intermediate 20d and 20i will also appear. There are also two plug-in hybrids that have a range of about 90 km on electricity alone, and respectively 245 or 326 hp. We will talk about the purely electric iX1 in a moment.

**HANDLING IS EXACTLY AS COMPETENT** as you'd expect from a BMW. It doesn't have the agility and direct steering of the 3 Series, for example, but it stays on the road perfectly and turns with impressive precision. Ride comfort is good if you don't overdo it with oversized rims. By definition, this is the classic "parquet" SUV - a car that was created primarily for the city. But it's actually not that bad off-road either. While in this segment the clearance is usually around 17 centimeters, here it is 20.6. However, if you order the adaptive M-suspension, you can optionally lower it by a centimeter and a half. The new generation, which is assembled in Regensburg, Germany, differs from the previous one in one more way: you can no longer order it with manual gears. All versions come with the same Getrag 7-speed dual-clutch automatic. Which, by the way, works pretty well.

**VISUALLY, the NEW X1** is much more focused, with more pronounced lines and sharper edges. Quite a few BMW models seem a little overloaded in design lately. But not that: the third generation looks harmonious and focused. Still, it hasn't managed to avoid the general trend towards gigantism: over 5 centimeters



longer, almost 2.5 centimeters wider, almost 4.5 centimeters taller. The space in the back seats is a little more. The trunk already contains 540 liters, which is very good for this segment. The rear seats slide 13 centimeters back and forth. The interior is premium, with mostly expensive materials, though you'll also find some harder plastics in the base trims. The dual curved screen that houses the instruments and infotainment system has great graphics. And here you can have the same augmented reality navigation that impressed us so much in the electric BMW iX last year.

**AS WITH THE 2 SERIES ACTIVE TOURER**, the handy multimedia rotary knob is gone entirely, and instead you're expected to use the touchscreen to control all functions. Pretty annoying if you're driving and don't want to take your eyes off the road. Fortunately, however, BMW has advanced a lot in alternatives, and especially in voice commands. You no longer have to meticulously pronounce the words, use fixed voice commands and so on. Just say: Hey BMW, I feel like listening to rock music. Or ask if it will be warm in Munich tomorrow. It really works.

The X1 also gets BMW's new urban traffic assistant, which can recognize traffic lights and drive off on its own. There's also fully automated parking and an electronic trailer tow assist. And also a digital key that you can send to relatives or friends directly over the phone.

Finally, we have to drive the most interesting version: the new iX1, the first purely electric small crossover from the Bavarians. We're warned that this is still a prototype and not the finished

production car, but in practice there won't be any difference between the two. The iX1 has one electric motor on each axle and a combined output of 313 horsepower. The maximum torque is almost 500 newton meters, acceleration from standstill to 100 km/h takes only 5.7 seconds.

**THE BATTERY HAS A USABLE CAPACITY** of 67 kilowatt-hours and is sufficient for a distance between 414 and 440 kilometers. It can be charged at 130 kilowatts, and then it only takes 29 minutes to fill the capacity from 10 to 80 percent. Ten minutes of charging gives 120 kilometers of range.

In normal use, the largest share of the energy of an electric car is absorbed by air resistance - about 36% in urban conditions and over 70% on the highway. That's why BMW engineers have really worked hard on the new model. As a result, the X1 has a drag coefficient of 0.26, which is not only the best indicator in this segment, but also practically the same aerodynamics as the extraterrestrial BMW i8 from a few years ago - and as much as 4 hundredths better than the Koenigsegg CCX.

We've only driven it about 80 kilometers, but the 400 km range seems quite real to us. The car is dynamic and pleasant to drive. But still, the weight of more than two tons is felt. The battery alone adds 430 kilograms.

In short, the new X1 is a serious step up from the previous one, and with as many as four powertrains available, we expect it to easily outsell it. Which engine did we like best? Actually - the diesel. But promise not to tell on us. ■



90 | **ВСТРАНИ ОТ ДЕСЕТКАТА**  
**MISSING THE BULLSEYE**



108 | **ВТОРО ВПЕЧАТЛЕНИЕ**  
**SECOND IMPRESSION**

112 | **ИСТОРИЯ С МАСЛИНИ И ВИНО**  
**A STORY OF OLIVES AND WINE**



# АФИШ



## КЛАСИКА

ДЗЬЮ ХЪ // Поредното много любопитно име на сцената на Софийската филхармония е това на Дзю Хъ - един от най-обещаващите млади пианисти в света. В афишите за концерта ще прочетете "Цю Хе" (китайските имена понякога са объркващи), но става дума за същия виртуоз, който на 15 години спечели Eurovision Young Musicians, а на 16 - престижния конкурс "Менухин" в Лондон. В София Дзю ще изпълни Концерт за цигулка и оркестър №3 от Моцарт под палката на Урош Лайовиц.

6 ноември, София, Зала България

## CLASSICS

ZIYU HE // Another very curious name on the stage of the Sofia Philharmonic is that of Ziyu He - one of the most promising young pianists in the world. On the posters for the concert you will read "Qiyu He" (the Chinese names are sometimes confusing), but this is the same virtuoso who won the Eurovision Young Musicians at 15 and the prestigious Menuhin competition in London at 16. In Sofia, Ziyu will perform Mozart's Concerto for Violin and Orchestra No. 3 under the baton of Urosh Laovic.

November 6, Sofia, Bulgaria Hall



## РОК

GODSMACK // Няма да навлизаме в безкрайните спорове за стила, в който свири групата на Съли Ерна (Ню метъл? Пост-гръндж? Хард-рок?). Безспорното е, че формацията от Бостън е едно от най-ярките имена в американския рок след сиатълската вълна. Поредната визита на Godsmack в България е организирана от Bulgarian Live Music, като удоволствието да ги погряват ще имат не една, а цели две групи - българската Hellion Stone и гръцката Grande Fox.

25 октомври, София, "Арена Армеец"

## ROCK

GODSMACK // We won't get into the endless arguments about what style Sully Erna's band plays (Nu metal? Post-grunge? Hard rock?). What is indisputable is that the formation from Boston is one of the brightest names in American rock after the Seattle wave. The next visit of Godsmack to Bulgaria is organized by Bulgarian Live Music, and the pleasure of warming them up will fall on not one, but two bands - the Bulgarian Hellion Stone and the Greek Grande Fox.

October 25, Sofia, "Arena Armeets"



## КНИГА

Принципи за справяне в променящия се световен ред // С подзаглавие "Защо нациите успяват или се провалят", новата книга на Рей Далио е особено любопитна не само заради погледа назад към най-бурните икономически периоди, но и с опита да ни покаже какво ни очаква напред, в една среда на практика без аналог до момента. Мултимилардер, легендарен инвеститор и оригинален икономически мислител, Далио винаги си струва да бъде изслушан - или прочетен.

Издателство "Изток-Запад"

## BOOKS

PRINCIPLES FOR DEALING WITH THE CHANGING WORLD ORDER // Subtitled "Why Nations Succeed or Fail," Ray Dalio's new book is particularly interesting not only for its look back at the most turbulent economic periods, but also for its attempt to show us what comes ahead, in an environment practically without analogue until now. Multi-billionaire, legendary investor and original economic thinker, Dalio is always worth listening to - or reading.

East-West Publishing House





# POSTER

## КОНЦЕРТ

**ХАВАШИ //** Малко трудно е да определим що за птица е унгарецът Балаж Хаваши. Започва като класически пианист, но днес концертите му са смес не само между най-различни стилове (колаборации с Ронан Кийтинг, Лиза Джерард, Лиона Люис и Юсу Н'Дур), но дори и между различни изкуства - с широко използване на светлинни ефекти и така нататък. Хаваши е и актуалният носител на рекорда на Гинес за най-бърз пианист на планетата. А интересът на българската публика се оказва такъв, че унгарецът обяви още един концерт в София на същата дата.

*12 ноември, София, НДК*

## АНИМАЦИЯ

**ЧУДЕН СВЯТ //** Крайно време е за поредното фантастично приключение от Disney - този път дело на познати имена като Дон Хол (носител на "Оскар" за Big Hero 6) и Куи Нгуен, сценарист на "Рая и последният дракон". "Чуден свят" е историята на семейство Клийдс, в което всички са изследователи, и на мисията им да спасят човечеството на един нов, загадъчен свят. Като големият проблем няма да са чудовищата и враждебната среда, а твърде чепатите характери в семейството.

*По кината от 25 ноември*

## СНУКЪР

**О'СЪЛИВАН СРЕЩУ УАЙТ //** В последните петнайсетина години тази неимоверно сложна игра спечели много почитатели в България, което напълно оправдава периодичните визити на някои от най-големите състезатели у нас. Този път демонстрационните мачове ще са между самия Рони О'Съливан, седемкратен световен шампион (и настоящ носител на титлата), и Джими Уайт, който остана в историята с удивителния си рекорд от шест световни финала без нито една победа.

*25 ноември в София, 26 ноември в Пловдив*

EN

## CONCERT

**HAVASI //** It is a bit difficult to determine what kind of bird the Hungarian Balazs Havasi is. He started out as a classical pianist, but today his concerts are a mixture not only between different styles (collaborations with Ronan Keating, Lisa Gerrard, Liona Lewis and Youssou N'Dour), but even between different arts - with extensive use of lighting effects etc. Havasi is also the current Guinness World Record holder for the fastest pianist on the planet. And the interest of the Bulgarian audience turned out to be such that the Hungarian announced another concert in Sofia on the same date.

*November 12, Sofia, NDK*

## ANIMATION

**STRANGE WORLD //** It's about time for another fantasy adventure from Disney - this time from familiar names like Don Hall (Oscar winner for Big Hero 6) and Qui Nguyen, screenwriter of Raya and the Last Dragon. "Strange World" is the story of the Clydes family, all explorers, and their mission to save humanity in a new, mysterious world. The big problem won't be the monsters and the hostile environment, but the too squeamish characters in the family.

*In theaters from November 25*

## SNOOKER

**O'SULLIVAN VS WHITE //** In the last fifteen years, this incredibly complicated game has won many admirers in Bulgaria, which fully justifies the periodic visits of some of the biggest players in our country. This time the exhibition matches will be between Ronnie O'Sullivan himself, a seven-time world champion (and current title holder), and Jimmy White, who has gone down in history with his astonishing record of six world finals without a win.

*November 25 in Sofia, November 26 in Plovdiv*



# ЗАВЛАДЯВАЩ КАФЕ ВКУС И ЧАРОМАТ

# ВСТРАНИ ОТ ДЕСЕТКАТА

## MISSING THE BULLSEYE

Атина е сред най-популярните  
гестинации на планетата. Но  
ето ви и 10 убедителни причини  
да я видите... отдалеч

И по-талантливи автори от нас са възхвалявали Атина през вековете. Милтън я нарича "майка на изкуствата и красноречието". За Пърси Б. Шели това е градът на свободата и светлината. "Рим означава завоевание. Над кулите на Йерусалим витае вярата. А Атина въплъщава основното качество на гревния свят: изкуството", пише Бенджамин Дизраели. "Земята гордо носи Партемона като най-красивото си бижу", добавя Ралф Уолдо Емерсън.

Всички те са прави: лолката на демокрацията и днес е един от най-забележителните градове в света. Проблемът е само, че и милиони други хора го знаят. Атина, и особено централните ѝ части около Акропола, са една от най-интензивно посещаваните туристически гестинации, с всички негативи, които това обикновено носи със себе си. На следващите страници ще ви предложим десет причини да посетите гръцката столица... и незабавно да я напуснете, фокусирайки се върху чудесните места около нея, които повечето туристи обикновено пропускат.

Athens is among the most popular  
destinations on the planet. But here  
are 10 compelling reasons to see  
her... from afar

Many more talented authors than ourselves have praised Athens throughout the centuries. Milton called her "the mother of arts and eloquence." For Percy B. Shelley, it was the city of liberty and light. "Rome represents conquest; Faith hovers over the towers of Jerusalem; and Athens embodies the pre-eminent quality of the antique world, Art," wrote Benjamin Disraeli. "Earth proudly wears the Parthenon as the best gem upon her zone," Ralph Waldo Emerson added.

They were all right: the cradle of democracy is still one of the most remarkable cities in the world today. The problem is, millions of other people know it too. Athens, and especially its central parts around the Acropolis, is one of the most intensively visited tourist destinations, with all the negatives that this usually brings with it. In the following pages, we will offer you ten reasons to visit the Greek capital... and leave immediately, focusing on the wonderful places around it that most tourists usually miss.









## СУНИО

Нос Суньо, на около 70 километра от центъра на Атина, е най-южната точка на целия Атически полуостров. И щеше да си заслужава разходката дори само заради фантастичната панорамна гледка, която през зимните месеци често е увенчавана от живописни дъги.

Но носът има и по-материална атракция: прословутия храм на Посейдон. Според археолозите най-ранните следи от култови постройки на това място са на повече от три хилядолетия, но останките от актуалния храм са датирани някъде около 700-ата година преди Христа, в зората на златната ера на Атина.

Наблизо има и симпатичен малък плаж, където дори през ноември и декември можете да се изкъпете в кристално чистите води, стига да е слънчево. Чак до края на ноември температурата на морската вода остава над 20 градуса, а по-закалените спокойно могат да се топят дори през декември. След това едно ципуро в близката таверна ще ви възстанови топлинния баланс.



## SOUNIO

Cape Sounio, about 70 kilometers from the center of Athens, is the southernmost point of the entire Attic peninsula. And it would have been worth the walk if only for the fantastic panoramic view, which in the winter months is often crowned by picturesque rainbows.

But the cape also has a more material attraction: the infamous Temple of Poseidon. According to archaeologists, the earliest traces of cult buildings on the site are older than three millennia, but the remains of the actual temple date back to somewhere around 700 BC, at the dawn of Athens' golden age.

There is also a cute little beach nearby where even in November and December you can swim in the crystal clear waters as long as it's sunny. Even until the end of November, the temperature of the sea water remains above 20 degrees, and the more hardened ones can easily take a bath even in December. Afterwards, a glass of tsipouro (grape brandy) in a nearby tavern will restore your heat balance.





## ЕГИНА

Егина е най-големият остров в целия Саронически залив и, което е по-важно, един от най-красивите. Корабчето взима за по-малко от час трийсетината километра от Пирея до него. Днес мястото е идилично убежище, към което атиняни прибягват през уикендите. Ако сте с едnodневен круиз, корабчето ще ви остави за около час и половина, така че не се впускайте в задълбочени изследвания на църкви и крепости. Истинската забележителност тук са обикновените улички, къщите и хората. За разлика от Атина, където преобладава сивото, тук сякаш жителите са си обявили състезание чий дом ще стане по-шарен. Дори популярната Кула на Маркело е боядисана в нежен отенък на розовото.

Типичните кафенета и кръмички са просто столчета и маси, извадени на самата улица и обградени от вездесъщите саксии с цветя. Това не е туристическа локация и малко хора говорят английски, но компенсират с жизнерадостни жестове. В малките магазинчета непременно ще пхнат в шепата ви няколко шам-фъстъка, дори да не купите нищо. Ядките са символ на острова и се слагат буквално във всичко.



## АЕГИНА

Aegina is the largest island in the Saronic Gulf and, more importantly, one of the most beautiful ones. The boat takes less than an hour to cover the approximately 30 km between Piraeus and the island. Today the place is an idyllic refuge to which Athenians escape on the weekends.

If you're on a one-day cruise, the boat will drop you off for about an hour and a half, so don't embark on an extensive exploration of churches and fortresses. The real attractions here are the ordinary streets, houses and people. In contrast to Athens, where gray is the predominant color, here the inhabitants seem to compete with each other for the most colorful home. Even the popular Tower of Markelo, the main local sight, is painted in a soft shade of pink.

The typical cafés and inns are simply chairs and tables put out right into the street and framed by the ubiquitous flower pots. This is not a tourist location and few people speak English, but they compensate for this with an amazing variety of lively gestures. In the small shops a few pistachios will be pressed into your hand, even if you don't buy anything. The nuts are a symbol of the island and are literally put into everything.







## КОРИНТ CORINTH

Само на около час с кола от Атина, Коринт е модерен пристанищен град с множество ресторанти, кафенета и магазини. Но главната атракция не е съвременният, а древният град, на 9 километра встрани. Развалините, над които господства внушителният Храм на Аполон (V век преди Христа), са приятно място за разходка, особено през есента, когато убийствените летни жеги вече са само спомен. Като изключим самия храм, повечето постройки тук са доста по-късни - от римската епоха, I и II век след Христа. Намиращият се наблизо археологически музей ще ви покаже всички по-дребни находки от древния град - керамика, мозайки, статуи.

На връщане към Атина не забравяйте да спрете и да хвърлите поглед върху една далеч по-модерна, но също толкова впечатляваща атракция - Коринтския канал, който свързва Сароническия и Коринтския залив. Строителството му е започнато още от древните римляни, но е довършено едва в самия край на XIX век. Твърде малката му ширина (под 25 метра) го прави неизползваем за големите съвременни кораби. Но гледката си струва.

Just about an hour's drive from Athens, Corinth is a modern port city with plenty of restaurants, cafes and shops. But the main attraction is not the modern, but the ancient city, 9 kilometers away. The ruins, dominated by the imposing Temple of Apollo (5th century BC), are a pleasant place to stroll, especially in autumn, when the murderous summer heat is just a memory. Excluding the temple itself, most of the buildings here are a bit younger - from the Roman era, the 1st and 2nd centuries AD. The nearby archaeological museum will show you all the smaller finds from the ancient city - ceramics, mosaics, statues.

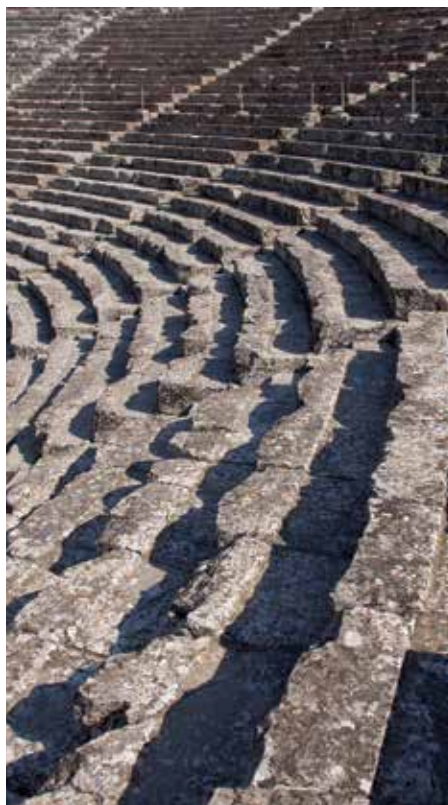
On the way back to Athens, be sure to stop and take a look at a far more modern but equally impressive attraction - the Corinth Canal, which connects the Saronic and Corinthian gulfs. Its construction was started by the ancient Romans, but it was completed only at the very end of the 19th century. Its too small width (under 25 meters) makes it unusable for large modern ships. But the view is worth it.





## ЕПИДАВЪР

Ако решите да отскочите от Атина по Пелопонес, това е задължителната ви първа спирка. Епидавър е малко градче на полуостров Арголида, но целта ви всъщност не е то, а древният му театър, на около 15 км западно от днешното населено място. Този театър, построен от Поликлет през IV век преди Христа, и до днес е впечатляваща сцена, изумяваща посетителите с изключителната си акустика - дори нормалният говор от средата на арената се чува спокойно на най-горните редове. Заслугата е както на особена форма на театъра, така и на използвания строителен материал - мек варовиков камък, който поглъща ниските шумове като мърморенето на публиката, и подчертава гласовете на актьорите от сцената. В съседство е светилището на бога на медицината Асклепий, където древните гърци се стичали да се лекуват. Всъщност това място е било най-прочутият медицински център на античния свят, с цели 160 спални. Можете да разгледате и тях, и болницата, и внушителните бани на комплекса.



## EPIDAUROS

If you decide to jump from Athens on the Peloponnese, this is your obligatory first stop. Epidauros is a small town on the Argolis peninsula, but your goal is not really it, but its ancient theater, about 15 km west of the present settlement. This theater, built by Polykleitos in the 4th century BC, is still an impressive stage today, astonishing visitors with its exceptional acoustics - even normal speech from the middle of the arena can be heard easily in the top rows. The credit goes both to the peculiar shape of the theater and to the building material used - a soft limestone rock that absorbs low noises such as the murmuring of the audience and emphasizes the voices of the actors on stage.

Next door is the sanctuary of the god of medicine Asclepius, where the ancient Greeks flocked to be treated. In fact, this place was the most famous medical center of the ancient world, with as many as 160 bedrooms. You can see them, plus the hospital, and the impressive baths of the complex.





## МИКЕНА

На Балканите сме свикнали с древни паметници, но дори и на този фон останките от град Микена впечатляват със своята възраст от 35 столетия. Столицата на възне-тия от Омир цар Агамемнон е строена между XV и XIII век преди Христа, Удобно можете да я съчетаете в едно-дневна екскурзия с театъра в Епидавър и Нафплио. Микена е на около 120 километра от Атина и на 25 преди Нафплио в южна по-сока. От древния град е останало учудващо много, макар и не без помощта на археоло-гическите възстановки: от прословутата Лъвска порта и т. нар. "гроб на Агамемнон" до останките от фонтани и дворци. Око-ло 1350 година преди Христа, когато е бил разцветът му, този град е имал над 30,000 жители и се е простирал на площ от над 32 хектара. Краят настъпил внезапно някъде около 1200 г. преди Христа, когато градът бил разрушен и изоставен - никой не знае със сигурност защо, дали заради вражеско нашествие, природни бедствия или граж-данска война. С него загинала и развитата микенска цивилизация.



## MYCENAE

In the Balkans, we are used to ancient monu-ments, but even against this background, the remains of the city of Mycenae impress with their age of 35 centuries. The capital of King Agamemnon, praised by Homer, was built between the 15th and 13th centuries BC.

You can conveniently combine it in a day trip with the theater in Epidaurus and Nafplio. Mycenae is about 120 kilometers from Athens and 25 before Nafplio in a southern direction. A surprising amount has remained of the ancient city, although not without the help of archaeological reconstructions: from the infamous Lion's Gate and the so-called "tomb of Agamemnon" to the remains of foun-tains and palaces. Around 1350 BC, when it was at its height, this city had over 30,000 in-habitants and spread over an area of over 32 hectares. The end came suddenly sometime around 1200 BC when the city was destroyed and abandoned - no one knows for sure why, whether due to enemy invasion, natural disas-ters or civil war. The developed Mycenaean civilization died with it.







## НАФПЛИО ΝΑΨΛΙΟ

След като вече сте отметнали Епидавъра и Микена, можете да се наградите с една приятна вечер в Нафплио, едно от най-красивите грачета на Гърция - и първата официална столица на страната в периода между 1827 и 1834. Трудно е да си представим по-живописно разположение: върху вдаден в залива полуостров, над който бдят внушителната крепост Паламиди на хълма и още по-впечатляващият укрепен остров Буртзи, построен от венецианците в края на XV век.

За последното хилядолетие Нафплио е бил владян от византийците, от франкските рицари, а след това от Венеция и Османската империя. Наследство от венецианците е и архитектурният план на града, и местните специалитети gogges и striftades, които не са нищо друго освен видове паста. Климатът в залива е мек и даже през декември спокойно можете да седнете да вечеряте навън - стига да не уцелите периода за производство на зехтин, когато от околните селца се издигат пушеци с впечатляваща гъстота и още по-впечатляващ аромат.

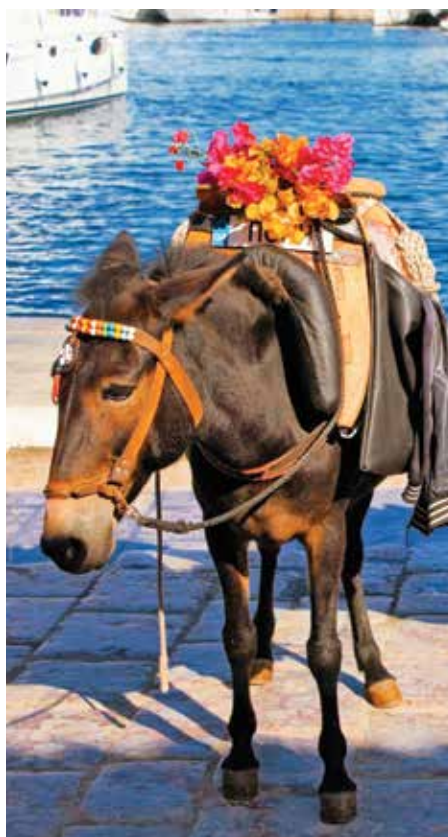
Having already ticked off Epidauros and Mycenae, you can reward yourself with a pleasant evening in Nafplio, one of the most beautiful towns in Greece - and the first official capital of the country between 1827 and 1834. It's hard to imagine a more picturesque location: on a peninsula jutting into the bay, watched over by the impressive hill-top fortress of Palamidi and the even more impressive fortified island of Bourtzi, built by the Venetians at the end of the 15th century. For the last millennium, Nafplio was ruled by the Byzantines, the Frankish Knights, and then by Venice and the Ottoman Empire. A legacy from the Venetians is the architectural plan of the city, and the local specialties gogges and striftades, which are nothing but types of pasta. The climate in the bay is mild, and even in December you can easily sit down to dine outside - as long as you don't hit the olive oil production period, when smoke rises from the surrounding villages with an impressive density and an even more impressive aroma.





## ИДРА

Идра, другото интересно островче в Сароническия залив, е обитаемо още от древността (наричали го Хидреа – "извори"). От средата на миналия век е популярна дестинация за художници, артисти, писатели и бохеми. През 50-те години и самата София Лорен посещава острова за снимките на филма „Момче на делфин“. Днес Идра е луксозна вилна зона на Атина и Пирей, където летни къщи имат много от по-заможните столичани. Освен това е популярна яхтена дестинация - пристанището Камини целогодишно е пълно с лъскави лодки. На фона на целия разсох може да ви се стори странно, че автомобилите са забранени и заместени от коне и магарета, невинно разнасящи регистрационни номера. Снимайте се за спомен със симпатягата Спиро (името му е написано върху регистрационната табела на главата на горкото магаре), докато разсеяно клатушка няколко куфара Louis Vuitton на гърба си по стръмните улечки. Ако отидете през уикенда, много вероятно е да попаднете на традиционна гръцка сватба, която обичайно включва поне половината население на острова.



## HYDRA

Hydra, the other interesting island in the Saronic Gulf, has been inhabited ever since antiquity when it was known as Hydrea, which means springs. Since the mid-20th century it has been a popular destination for painters, artists, writers and bohemians. In the 1950s Sophia Loren visited the island for the shooting of the film "Boy on a Dolphin." Today Hydra is a luxury villa zone of Athens and Piraeus, where many wealthy Athenians own summer houses. It is also a popular yacht destination – the Kamini port is full of dazzling boats all year round. In view of all this splendor, it may seem strange that automobiles are banned and have been replaced by horses and donkeys, innocently carrying license plates. Take a snapshot as a memento with friendly Spiro (his name is written on the license plate on the head of the poor animal), while it mindlessly lugs several Louis Vuitton suitcases on its back, tottering up and down the steep streets. If you go during the weekend, you are likely to witness a traditional Greek wedding, which usually includes at least half the island's inhabitants.





## ПАЛЕО ФАЛИРО

Не е нужно да ходите далеч, за да избягате от туристите и лудницата в централна Атина. Ако искате да се слееете с местните хора, чудесна посока е Палео Фалиро, спокойно предградие на брега на Сароническия залив. От центъра на града го делят едва 6 километра, но усещането е, сякаш сте отишли в друг град. В античността Фалиро е бил основното пристанище на Атина, преди да бъде изместен от по-удобната за кораби Пирея. XX век го е завалил като задрямало село; днес е жизнен квартал със зелени улички, оживени кафенета и много приятни (и чувствително по-евтини в сравнение с центъра) таверни. Тук можете да отидете на плаж, да хвърлите око на милиардерските яхти в Марината на Флисвос, и да се разходите из олимпийските обекти, построени за Летните игри през 2004. В съседство с Фалиро е и културният център "Ставрос Ниархос", построен с дарение на покойния корабен магнат от италианския архитект Ренцо Пиано. Тук са националните библиотека и опера. А наблизо е музеят на мореплавателските традиции, където можете да видите всевъзможни кораби - от древногръцки триреми до крайцери от XX век.



## PALAIIO FALIRO

You don't have to go far to escape the tourists and madness of central Athens. If you want to blend in with the locals, a great destination is Palaio Faliro, a quiet suburb on the shores of the Saronic Gulf. It is only 6 kilometers from the city center, but it feels as if you have gone to another city. In antiquity, Faliro was the main port of Athens before it was displaced by the more navigable Piraeus. In the early Twentieth century this was still a slumbering village; today it is a lively neighborhood with green streets, noisy cafes and very pleasant (and significantly cheaper compared to the center) taverns. Here you can go to the beach, take a look at the billionaire yachts in the Flisvos Marina, and walk around the Olympic sites built for the 2004 Summer Games. Adjacent to Faliro is the Stavros Niarchos Cultural Center, built with a donation from the late shipping magnate by Italian architect Renzo Piano. Here are the national library and the opera house. And nearby is the museum of maritime traditions, where you can see all kinds of ships - from ancient Greek triremes to cruisers of the Twentieth century.



## ПОРОС POROS

Порос е най-отдалеченият от трите острова – на 50 километра от Пирея, но това в никакъв случай не намалява ентузиазма на посетителите. През лятото те са толкова много, че местните шеговито прогнозируют потъването на острова. Градчето до пристанището е построен амфитеатрално и много от туристите падат в неравната битка със стъбите, които водят до най-голямата забележителност – красивата Часовникова кула, построена през 1927. Архитектурата е типичната за гръцките острови – малки, светли двуетажни къщички с ярко боядисани прозорци и врати. Покрай пристанището са струпани десетки уютни кафенета и гостилнички, където местните жители се срещат за по кафе или следобедно питие. Като основна атракция трябва да се отбележат сладкарниците – във всички се предлагат прясно приготвени сладкиши, бисквити и торти, каквито надали сте опитвали преди. След всичко това има само един проблем – може отчепливо да ви се прииска да пропуснете корабчето обратно към Атина.

Poros is the most distant of the three islands - 50 km from Piraeus, but this by no means diminishes the enthusiasm of visitors. In summer there are so many visitors that the locals joke that the island is about to sink. The town near the port is built like an amphitheater, and many tourists fight a losing battle with the steps leading to the island's main sight – the beautiful Clock Tower, built in 1927. The architecture is typical of the Greek isles – small, light two-story houses with brightly painted windows and doors. The port is dotted with dozens of cozy cafés and inns, where the locals meet for a cup of coffee or an afternoon drink.

One notable attraction is the pastry shops – they all offer freshly made sweets, biscuits and cakes, the kind you've probably never tasted before. After all this there is only one problem – you may just want to miss the boat back to Athens.









## ПАРНИТА

Жителите на София, свикнали с внушителната гледка на извисяващия се над града им Черни връх (2290 м), може би ще погледнат малко снизходително на Каравола, най-високия връх в околностите на Атина, чиято височина е едва 1413 метра. Но истината е, че отдалечената на около 40 километра от града планина Парниита е много приятно място за разходки, пикници и походи. Гористите ѝ склонове предлагат прохлада и в най-големите жегу, и вече са се възстановили след опустошителния пожар от 2007 година. Голяма част от нея е национален парк и защитен от закона хабитат на няколко птици от семейството на патиците. А в подножието ще откриете няколко живописни средновековни манастира. Алтернативно можете да изминете 40-те километра и до селцето Маратон, сцена на една от най-легендарните битки в историята и кръстник на едноименната най-сурова дисциплина в света на дългите бягания. Над селото се намира изкуственото езеро Маратон - друго любимо място на атиняни за отгих и пикник сред природата. ■



## PARNITHA

Residents of Sofia, accustomed to the imposing sight of the Cherni Vrah (2,290 m) towering over their city, may look a little condescendingly at Karavola, the highest peak in the vicinity of Athens, whose height is only 1,413 meters. But the truth is that Mount Parnitha, about 40 kilometers from the city, is a very pleasant place for walks, picnics and hikes. Its forested slopes offer coolness even in the hottest heat, and have already recovered from the devastating fire of 2007. A large part of it is a national park and a legally protected habitat for several birds of the duck family. And at the foot you will find several picturesque medieval monasteries.

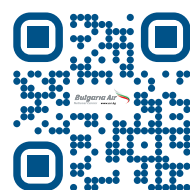
Alternatively, you can also walk the 40 kilometers to the village of Marathon, the scene of one of the most legendary battles in history and the godfather of the toughest discipline in the world of long-distance running. Above the village is the artificial lake Marathon - another favorite place for Athenians to relax and picnic in nature. ■



# ВРЕМЕ ЗА ИЗКУСТВО ВРЕМЕ ЗА КОЛЕДЕН БАЗАР ВРЕМЕ ЗА ВИЕНА

Лети до **Виена** с **България Еър** през декември и включи приказните коледни светлини на австрийската столица. Впусни се към коледните базари отрано, посети невероятните музеи и изживей магията на виенската опера.

Резервирай своя полет сега на **[www.air.bg](http://www.air.bg)** или в мобилното ни приложение.



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

ПРИЯТЕН  
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ  
ЕМОЦИИ



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





\*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**





**POSOKA.COM**

# ТИ ВЕЧЕ ПЪТЕШЕСТВАШ

ТУРИСТИЧЕСКИ УСЛУГИ ОТ POSOKA.COM

- Самолетни билети
- Екскурзии и почивки в Европа и света
- Крузи
- Rent-a-car
- Фирмени пътувания
- Оферти по индивидуално запитване



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

# ВТОРО ВПЕЧАТЛЕНИЕ

Малцина са онези, които са харесали гръцката рецина от първи опит. Но това е един от онези случаи, в които упорството се възнаграждава

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ISTOCK

**П**ървият сблъсък с тази напитка рядко остава приятни спомени. Неочакваният и доста силен привкус - на някои хора им напомня на терпентин и даже на мухъл - не е от нещата, които се харесват бързо. Но ако упорствате и дадете на рецината втори шанс, има голяма вероятност това да се окаже "началото на едно красиво приятелство", както казваше героят на Хъмфри Богарт в "Казабланка".

И то ще съвпадне отлично с момента, в който това ароматизирано вино, дълги години отхвърляно като "питуето на дяволците", отново излиза на мода.

**РЕЦИНАТА Е ЕДНО ОТ НАЙ-ДРЕВНИТЕ ВИНА**, оцелели до наши дни. Съществувало е още преди Христа, родено първоначално от суровата необходимост. Преди откриването на стъклените бутилки виното се държало в керамични амфори, трудни за запечатване. В резултат вътре често прониквал въздух и виното се окислявало. Затова някой неизвестен гений измислил

амфорите да се запечатват със смола от разпрострени из цялото Средиземноморие алепски бор (*Pinus halepensis*).

През I век след Христа римският писател Луций Юний Модерат Колумела описал в детайли процеса по използване на смолата - но препоръчал горещо най-добрите вина да не се подлагат на него. Причината е ясна: смолата придавала на виното специфичния си аромат. Но пък го опазвала от развала. А после, след като римляните въвели по-модерните бъчви и нуждата от смолата изчезнала, се оказало, че много хора са обикнали вкуса и не искат да се разделят с него. Сред почитателите бил и Плиний Стари, който отбелязал в своята *Naturalis Historia*, че смолата от планинските райони има по-добър аромат в сравнение с онази в низините.

**РАЗБИРА СЕ, РЕЦИНАТА СИ ИМАЛА И СЪЩО ТОЛКОВА ЗАКЛЕТИ ВРАГОВЕ.** Франкският епископ Лиутпранд, изпратен като дипломат на Свещената римска империя в Константинопол през X век, се

обидил до дъното на душата си, че му дават да яде агнешко, пълнено с лук, и да пие вино със смола в него. Епископът даже се оплакал, че българските пратеници в двора на императора получавали повече внимание от него, на което ромейските му домакини отвърнали, че това си е в реда на нещата и в Константинопол българите имат предимство пред франките.

**КОЛКОТО И ПАРАДОКСАЛНО ДА Е, РЕЦИНАТА**, успешно оцеляла при всевъзможни завоеватели и при неособено толерантната към алкохола Османска империя, накрая едва не загибва при досега на Гърция със западната цивилизация. След освобождението в Гърция се случва същото, което и в България по-късно: започва да се оформя един проевропейски елит, който гледа с презрение на местните традиции, напитки и храни. Новоизпечените винени сноби бърчат нос при вида на "плебейското" местно вино. Има и друг проблем: силният аромат на смолата е способен да прикрие дори сериозни недостатъци на виното.







Много производители се изкушават да го ползват, за да спасяват опропадени реколти - горе-долу по начина, по който у нас белият пелин (*Artemisia absinthium*) често се използва, за да замаскира най-лошите вина на пазара.

Комбинацията от тези два фактора за десетилетия тласка рецината към дъното на социалната йерархия: евтина напитка, сервирана най-вече в най-простоватите таверни и предпочитана от възрастните хора - често разредена с кока-кола или фанта.

Но през 90-те години на XX век в Гърция започва да се възражда интересът към традиционните вина и към местните сортове. Вносни сортове като каберне совиньон и мерло, завладели цяла Европа - благодарение и на силното френско влияние при оформянето на Общата селскостопанска политика на ЕС и програмите за субсидиране - започват да отстъпват на заден план. Възкресяват се хилядолетни гръцки сортове. Дори такива, които са смятани за изчезна-

ли (впрочем нещо подобно се наблюдава днес и в българското винарство - след залитането към мерло, сира, малбек и совиньон блан, днес все по-голям интерес предизвикват сортове като мавруд, гимят, рубин).

**НАКРАЯ ТОВА ГРЪЦКО "ВИНЕНО ВЪЗРАЖДАНЕ"** стига и до рецината. Доскоро евтина напитка за простолюдието, днес тя се произвежда в някои от най-реномираните винарни на Гърция. Традиционно използваният за нея сорт саватиано - богат откъм добиви, но беден на аромати - постепенно се облагородява с асиртико и родитис, или изцяло се замества от тях. Gaia, винарна от Пелопонес, прави рецина от виреещия по планините сорт родитис. На остров Лемнос използват александрийски мускат. Другите добавят смолата и към розе от сорта ксиномавро.

Освен че освежава в горещините, дъхът на смола прави рецината много подходяща за богатата на вкусове гръцка кухня.

Нормални бели вина биха се загубили при изобилието от чесън, лимон, риган и други подправки. Но рецината удържа фронта с чест и чудесно подчертава тези вкусове. Върви добре дори с агнешко.

#### **ТРЯБВА ДА ИМАТЕ ПРЕДВИД САМО ДВА ДЕЛИКАТНИ МОМЕНТА.**

Първият е, че рецината непременно трябва да се пие студена - идеалната температура е около 10 градуса. Ако се затопли, ароматът се променя и става откровено неприятен. В този смисъл традиционните ниски чашки, които ще ви дават с бутилката Malamatina в някоя крайбрежна таверна, не са особено подходящи - в тях напитката твърде бързо се затопля от топлината на ръката ви. Чаша със столче е по-подходяща.

Втората специфика е, че рецината, подобно на португалското vinho verde, не старее добре. Не я оставайте да отлежава твърде дълго. Впрочем това добре подхожда на гръцкия мироглед като цяло: не отлагайте за утре удоволствието, което можете да изпитате днес. ■





# SECOND IMPRESSION

There are very few people who tend to like retsina from the first experience. But this is one of those cases where persistence pays off

By KONSTANTIN TOMOV / Photography ISTOCK

One's first encounter with this drink rarely leaves one with pleasant memories. The unexpected and rather pungent taste – some people are reminded of turpentine and even mould – is not something people take an instant liking to. However, if you push through and give retsina a second chance, it is likely to be “the beginning of a beautiful friendship”, as Humphrey Bogart said in *Casablanca*.

And this would be just in time for the fragrant wine's return to popularity, after many years of rejection as “an old folks' drink”.

**RETSINA IS ONE OF THE MOST ANCIENT WINES** that have lived to see modern times. Born out of brute necessity, its existence preceded even Christ himself. Before the invention of glass bottles, wine was kept in ceramic amphoras which were difficult to seal. As a result, air would often get inside and the wine would oxidize. So some unknown genius decided that the vessels should be sealed with resin taken from the Aleppo pine, which was ubiquitous across the Mediterranean region (*Pinus halepensis*).

During the first century A.D., the Roman writer Lucius Junius Moderatus Columella described in detail the process of using the resin, but he highly recommended that the best wines are not put through it. The reason was clear: the resin lent its specific fragrance to the wine. On the other hand, it did protect it from spoilage. Later, after the Romans introduced the more modern wood barrels and resin was no longer needed, it turned out that

many people had grown to love the taste and would not part with it. One of its fans was Pliny the Elder, who remarks in his *Naturalis Historia* that mountain resin actually has a better aroma than that found in the flatlands.

Naturally, retsina had also made many sworn enemies. The French bishop Liutprand, who was sent as a diplomat from the Holy Roman Empire to Constantinople in the 9th century, was horribly insulted by being served onion-stuffed lamb and resinated wine. The bishop even complained that the Bulgarian dignitaries in the court of the Emperor were receiving more attention than he was, to which his Romaic hosts responded that this was all within reason and that in Constantinople, Bulgarians had precedence over Franks.

Ironically, retsina has successfully lived through all kinds of conquerors, as well as the alcohol-intolerant Ottoman Empire, finally nearly dying out when Greece came into contact with western civilisation. After the Greek liberation, the same happened as in Bulgaria a while later: a pro-European elite began forming that had contempt for local traditions, beverages and food. The newly qualified wine snobs would wrinkle their nose at the sight of the “plebeian” local wine. But there is another problem: the strong fragrance of the resin is capable of concealing even substantial faults in the wine. Many producers are tempted to use it in order to save failed crops – more or less in the same manner as white wormwood wine (*Artemisia absinthium*) is frequently used to mask lesser-quality wines on the market.



The combination of these two factors have been pushing retsina to the bottom of the social hierarchy for decades: a cheap beverage served mostly in simpleton taverns and preferred by the elderly, which in addition is often mixed with Coca Cola or Fanta.

But during the 1990s, interest for traditional wines and local varieties began growing in Greece. Imported varieties such as Cabernet Sauvignon and Merlot which had taken over all of Europe due to the strong French influence in the formation of the EU's common agricultural policy and the subsidy programmes, began taking a back seat. Thousand-year-old Greek varieties went through a Renaissance. Even varieties that were once considered extinct (we are seeing something similar in Bulgarian winemaking where after an infatuation with Merlot, Syrah, Malbec and Sauvignon Blanc, today we are seeing interest shift towards grapes such as Mavrud, Dimyat and Rubin).

Finally, this wine Renaissance spread to the retsina. What was until recently a cheap beverage for the masses is now produced in some of the most renowned wineries in Greece. The traditionally used variety Savatiano, which is rich in yield, but poor in fragrance, is gradually improved by adding Assyrtiko and Rhoditis or completely replaced by them. Gaia, a winery on the Peloponnese peninsula, is making retsina from the Rhoditis variety found in the mountains. The Lemnos island uses the Alexandrian moscato variety. Other places add resin to rosés from the Xinamavro variety.

Apart from being very refreshing in the summer heat, the aroma of resin makes this beverage very suitable for the flavourful Greek cuisine. Traditional wines would be lost in the abundance of garlic, lemon, oregano and other spices. But retsina holds the fort beautifully and does wonders to accentuate these flavours. It even goes with lamb.

There are two things you should be rather cautious of, however. First, retsina must always be consumed at low temperatures, ideally around 10 degrees. If it becomes warm, the taste changes and becomes distinctly unpleasant. This means the traditional short glasses you would be served with a bottle of Malamatina in some tavern on the coast would not do the trick – the beverage would quickly take in the heat from your hand. Stemware would be more appropriate.

Secondly, much like the Portuguese vinho verde, retsina does not age particularly well. So do not let it sit for too long. Actually, this is very appropriate considering the Greek perspective as a whole: do not put off pleasure you can experience today for tomorrow. ■



# Discover Music with Sofia Philharmonic



Maestro  
Nayden Todorov



# ИСТОРИЯ С МАСЛИНИ И ВИНО

Гръцката кухня се развива от над три хилядолетия. Което само отчасти обяснява  
защо я намираме за неустоима

Текст **МАРГАРИТА СПАСОВА** / Фотография **ISTOCK**









Великден, 6 септември, Коледа: Всеки от големите празници подтиква стотици хиляди българи да прекосят границата в посока юг. Има много обяснения защо Гърция ни привлича толкова: топло море, безкрайни плажове, хилядолетна култура. Но почти винаги отговорът на въпроса "Защо Гърция?" включва и храната. Затова нека се опитаме да проследим корените на една от най-гребните, най-интересни (и най-здравословни) кухни на планетата.

**ДРЕВНА ГЪРЦИЯ.** Освен с епични войни, кръвожадни тирани и велики философи, историята на Древна Елада е белязана и от по-прозаични прояви на вечния човешки стремеж към щастие - като например храната. Простичките, икономични блюда на простолюдието вървели с „най-голямата погрешка - гладът“, както казва Сократ... За закуска - хляб, напоен във вино. За обяд - хляб, напоен във вино, с няколко маслини, смокини или козе сирене за късметлиите. За вечеря пресни плодове, зеленчуци и риба, хляб, вино и мед. Туката става ясно, че класическата антична кухня се градяла на три основни продукта - пшеница, зехтин и вино. Не изглеждаше в този ред, както знаем от култа към Дионисий...

Древните гърци почитали виното като божествена напитка, подарена им от бог Дионисий. Легендата разказва, че Дионисий се ражда от връзката между Бащата на боговете Зевс и простосмъртната Семела. Ревнивата Хера заповядала да убият Дионисий и когато начинанието ѝ най-сетне успяло, от още биещото му сърце богинята Атина създала първата лоза. Затова древните елини вярвали, че пиенето на вино ги доближава до боговете. Те произвеждали бяло, червено вино и розе с различно качество - от непретенциозно домашно вино за простолюдието до отлежали реколти с гарантиран произход и автентичност, специални разрешителни и контрол, както свидетелстват печатите по намерените амфори. Виното се пиело разрежено с вода, а въздействието му върху двата пола било надлежно описано. Но единствено в Спарта жените пиели вино открито. Гърците вярвали, че пиенето на неразредено вино води до лудост, и го смятали за варварщина... Кикеон била друга популярна напитка, приготвяна от печено ечемичено брашно, медена вода и свежа мента.

**АНТИЧНОТО СОАРЕ.** Щом стана дума за вино, трябва да споменем традицията на гръцкия симпозиум (συμπόσιον) или буквално „дружеско пийване“. Класическо вечерно събиране, където мъжете, изтегнати на удобни кушетки и окичени с цвет-



ни венци, се отдавали на химни в чест на Дионисий и предимно интелектуални разговори в компания на красиви хетери. Тук гостите излагали своите възгледи по различни въпроси, създавали нови познанства и обменяли идеи, както описва Плутарх. Сисития (τῆ συσιτία), от друга страна, била практически задължителна комунална трапеза за гражданите, популярна навече в Спарта и на остров Крит. Отново предимно мъжко занятие, макар че има исторически свидетелства за женски сиситии. На тези събирания се обсъждали важни въпроси от религиозен и социален характер, помирявали се враждуващи родове и се възстановявала хармонията и мира в общността.

**ВЕЛИКИТЕ КУЛИНАРНИ ОТКРИТИЯ.** Древногръцката кухня непрекъснато се е обогатявала от разширяващите се географски хоризонти. През 350 г. пр. Христа, когато войските на Александър Велики стигнали до днешните Афганистан и Индия, донесли обратно със себе си не само нови рецепти, но и нови съставки и подправки.

Не е съвпадение, че малко след това (330 г. пр. Христа), е написана и първата готварска книга. Нейн автор е Архестрат, прародителят на гурме шефове. Един век по-късно Атеней създава 15-томния шефбър Deipnosophistai (Гошавка за софисти). Освен детайлните описания на античните храни и кулинарни техники, Атеней ни посвещава в етикета и менюто на пиршествата от онази епоха, като въвежда читателя в дома на понтифекса Ларенсий и неговите 29 гости, които разговарят за традициите, ежедневието, из-

куството и науката в Древна Елада.

През 146 г. пр.н. е. Гърция става част от Римската държава, а гръцката кухня се обогатява с готварските техники на римляните. Пет столетия по-късно Константин мести столицата на империята в гръцките земи, основавайки Константинопол. През следващите векове Византия черпи кулинарни идеи от всичките си съседи - от Средна Азия, от Близкия изток, от заселващите се на Балканите славяни и прабългари...

Завладяването на Константинопол от османците е следващата повратна точка в гръцката кулинарна история. Трудно и понякога дори невъзможно е да се каже кои от познатите ни днес ястия са внесени чрез турците от Изтока, и кои са заварени от тях тук, на Балканите. Но и за едните, и за другите постепенно се налагат турските наименования. Такъв е случаят с гръцката салата гзадзика (от турското гьзджък) или лозовите сармички - долмагес (на турски - долма). От турците идва и думата "мезегес" - мезета, макар самите мезета често да са си традиционно гръцки. Сред най-популярните са октоподът (маринован в оцет или на скара с лимон, зехтин и риган), калмарите (най-често панирани), баничките със сирене и спанак (тиропитакия и спанакитакия).

Впрочем любопитен факт е, че съвременните готвачи дължат традицията на високите бели шапки именно на гърците. През средните векове монасите, които готвели в гръцките православни манастири, носели именно такива високи бели шапки, за да се отличават от останалите братя с техните черни килимјавки. ■





# WORLD CUP QATAR 2022



За Световното по футбол  
и всичко около него, има



# A STORY OF OLIVES AND WINE

Greek cuisine has been developing for over three millennia. Which only partially explains why we find it irresistible

Текст MARGARITA SPASOVA / Фотография ISTOCK

Easter, September the 6th, Christmas: each of the major holidays prompts hundreds of thousands of Bulgarians to cross the border to the south. There are many explanations why Greece attracts us so much: warm sea, endless beaches, millennial culture. But almost always the answer to the question "Why Greece?" includes the food as well. So let's try to trace the roots of one of the oldest, most interesting (and healthiest) cuisines on the planet.

**ANCIENT GREECE.** Besides by epic wars, bloodthirsty tyrants and great philosophers, the history of ancient Hellas is also marked by more mundane manifestations of the eternal human striving for happiness – as, for example, food. The simple, inexpensive dishes of the common people went together with "hunger - the best spice for food", to quote Socrates... For breakfast – bread dipped in wine. For lunch – bread dipped in wine, with a

few olives, figs or goat's cheese for the lucky ones. For dinner – fresh fruit, vegetables and fish, bread, wine and honey. It is immediately clear that the classical ancient cuisine was based on three key products – wheat, olive oil and wine. Not necessarily in that order, as we know from the cult of Dionysus...

The ancient Greeks worshipped wine as a divine drink, a gift of the God Dionysus. Legend has it that Dionysus was born from the relationship between the Father of Gods, Zeus, and the mortal Semele. The jealous Hera ordered Dionysus killed and when she finally succeeded, from his still beating heart the goddess Athena created the first vine. This is why the ancient Hellenes believed that drinking wine brought them closer to the gods. They made white, red wine and rose of different quality – from ordinary homemade wine for the populace to vintage wine with guaranteed origin and authenticity, special licences and control, as evidenced by the seals on the

unearthed amphorae. Wine was drunk diluted with water, and its effect on the two sexes was duly described. But women drank wine openly only in Sparta. The Greeks believed that drinking undiluted wine led to madness and considered it barbaric... Kykeon was another popular drink, made from roasted barley flour, honey water and fresh mint.

**THE ANCIENT SOIRÉE.** Talking of wine, we cannot but mention the tradition of the Greek symposium (συμπόσιον) or literally "to drink together". A classical evening gathering where the men, reclining on comfortable couches and wearing flower wreaths, would sing hymns in honour of Dionysus and engage in intellectual conversation in the company of beautiful hetaerae. The guests put forth their views on various issues, formed new acquaintances and exchanged ideas, as Plutarch describes.

Syssistia (τὰ συσσίτια), on the other hand, was







a practically compulsory communal banquet for citizens, popular mainly in Sparta and on the island of Crete. Again mainly a male prerogative, although there is some historic evidence of female *syssistia*. Important issues of a religious or social nature were discussed at these gatherings, hostile families were reconciled, and peace and harmony in the community were restored.

**THE GREAT CULINARY DISCOVERIES.** Ancient Greek cuisine was constantly enriched by the expanding geographical horizons. In 350 BC, when the armies of Alexander the Great advanced to present-day Afghanistan and India, they brought back with them not only new recipes, but also new ingredients and spices.

It is no coincidence that the first cookbook was written shortly afterwards (330 BC) by Archestratus, the forefather of gourmet chefs. One century later Athenaeus created

the 15-volume masterpiece *Deipnosophistai* (Banquet for Sophists). Besides the detailed descriptions of ancient foods and culinary techniques, Athenaeus initiates us in the etiquette and menu of the feasts of the time, taking the reader inside the home of Pontifex Larensius and his 29 guests who discussed traditions, the everyday life, art and science in Ancient Hellas.

In 146 BC Greece became part of the Roman state, and Greek cuisine was enriched with the cooking techniques of the Romans. Five centuries later Constantine moved the capital of the empire to the Greek lands, founding Constantinople. During the next centuries Byzantium borrowed culinary ideas from all its neighbours – from Central Asia, the Middle East, the Slavs and Proto-Bulgarians settling in the Balkans...

The conquest of Constantinople by the Ottomans was the next turning point in Greek culinary history. It is difficult and sometimes

even impossible to say which of the dishes known to us today were imported by the Turks from the East and which were found by them here in the Balkans. But Turkish names were gradually imposed for both. A case in point is the Greek salad *tzatziki* (from the Turkish *cacik*) or the stuffed vine leaves – *dolmades* (*dolma* in Turkish). The same goes for *meze*, the Turkish word for appetizers, although the appetizers themselves are often traditionally Greek. One of the most popular ones is *octopus* (marinated in vinegar or grilled with lemon, olive oil and marjoram), *calamari* (mainly breaded), pastries with sheep's cheese and spinach (*tiropitakia* and *spanakopita*). Incidentally, it is worth noting that today's chefs owe the tradition of the tall, round, white hat or *toque* to the Greeks. In the Middle Ages, the monks who prepared the food in the Greek Orthodox monasteries wore *toques* in order to distinguish themselves from the other brothers with their black *kamelaukions*. ■



# 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](mailto: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-обемен или допълнителен чекиран багаж се прилагат стандартните условия на България Ер.

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

> 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](mailto:callfb@air.bg) или телефон +359 2 40 20 400.*

#### ТАРИФИ С РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

#### ПО МЕЖДУНАРОДНИ И ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

##### КЛАСА НА ОБСЛУЖВАНЕ – БИЗНЕС КЛАСА

Норма на безплатен багаж - 2 броя ръчен багаж с общо тегло до 15 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](mailto:callfb@air.bg) or phone +359 2 40 20 400.*

#### FARES WITH CHECKED-IN BAGGAGE

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

### INTERNATIONAL AND DOMESTIC FLIGHTS

#### CLASS OF SERVICE - BUSINESS CLASS

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

#### CLASS OF SERVICE - ECONOMY CLASS

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

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



## КЛАСА НА ОБСЛУЖВАНЕ – ИКОНОМИЧНА КЛАСА

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

### ИЗКЛЮЧЕНИЯ

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

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

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

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

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

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](mailto:callfb@air.bg) за преиздаване на билета с право на 2 броя безплатен багаж.**

**\*\*\* За да се възползвате от условията ни за превоз на моряци е необходимо билета да бъде издаден в по специална 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](mailto:callfb@air.bg), бюрата на авиокомпанията в страната и чужбина, както и чрез агентската мрежа.**

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

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

### ТАКСИ ЗА СВРЪХБАГАЖ - МЕЖДУНАРОДНИ ЛИНИИ

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

За следните дестинации: Лисабон, 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](mailto:callfb@air.bg) или телефон +359 2 40 20 400.**

### ТАКСИ ЗА СВРЪХБАГАЖ - ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

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

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

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

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

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

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

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

За повече информация относно всички видове специален багаж, моля посетете интернет страницата на България Еър [www.air.bg](http://www.air.bg).

baggage/l+h+w/.

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

### EXCEPTIONS

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

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

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

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

Third piece is charged as third excess baggage\*\*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### EXCESS BAGGAGE FEES – INTERNATIONAL FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg – 50 EUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### EXCESS BAGGAGE FEES – DOMESTIC FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg – 15 euros

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

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

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

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

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

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

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

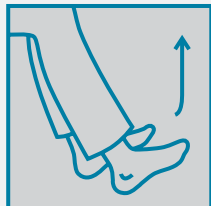
For more information please check Bulgaria Air's website [www.air.bg](http://www.air.bg).

## ГОТОВИ ЗА ПОЛЕТ

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

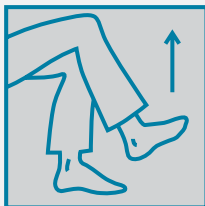
Поставете петите на пода и повдигнете нагоре пръстите на краката. После опрете пода с пръсти и повдигнете петите.



### ГЛЕЗЕНИ

15 пъти

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



### КОЛЕНЕ

30 пъти

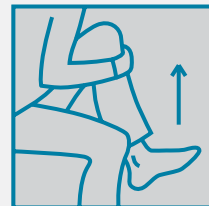
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



### 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, томахавки / лъкове, къси копия / всякакви заострени метални предмети, които могат да послужат за нараняване / ножове, независимо от предназначението им /саби, мечове / бръсначи, скалпели / ножици, с режеща част, по-дълга от 6 см / бормашини, отвертки, клещи, чукове / 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 kg, 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 kg се заплаща такса 100 евро, а над 32 kg – 140 евро в посока. Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиокомпанията.

Могат да бъдат превозвани само кучета и котки, като единствено до и от Великобритания не се предлага услугата превоз на животни.

Бойните и опасни породи се приемат за превоз само като карго.

Пътниците, които желаят да пътуват с домашен любимец (куче или котка), предварително трябва да се запознаят с инструкциите за превоз на домашни любимци на авиокомпанията на [www.air.bg](http://www.air.bg) и да спазват всички условия на регламент 576/2013. Регламентът е задължителен за всички страни членки на ЕС. По време на check-in документите на любимеца, ще бъдат обстойно проверени. Паспортът трябва да отговаря на общоприетия международен образец.

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

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

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

container are 110 x 65 x 70 cm.

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

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

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

The fighting and dangerous breeds are accepted for carriage

only as cargo.

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

## Upgrade to business class, за да е перфектно

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

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

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

Важно е да се отбележи, че при полет с прекачване трябва да се 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.

Може да закупите Upgrade чрез Центъра за обслужване на клиентите на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg), както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета или на летището преди полет.

\*За отсечката Лондон – София таксата е 100 паунда.

## Upgrade to business class to be perfect

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

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

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

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

Please note that in case of a connecting flight, the luggage permit of the other carrier must be checked and observed with.

We also advise you to request UPGRADE at least 2 hours before the departure from Sofia in order

to enjoy catering as part of all the benefits of the service. The Upgrade fee is EUR 50 in direction for domestic flights and EUR 100 in direction for all international flights.

Upgrade can be purchased at our Customer Service Center: +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg), and also in the Bulgaria Air offices, through the ticket issuer or at the airport before the flight.



## Добавете повече удобство към Вашето пътуване!

Как? Като запазите своето място с допълнително пространство и повече комфорт срещу такса от 20 евро на посока, или изберете своето предпочитано място, близо до изхода, срещу такса от 10 евро на посока. Услугата е налична за директните полети, изпълнявани от авиокомпанията. Сега имате с повече пространство и комфорт са разположени на 3 ред и 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](mailto:callfb@air.bg), както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета и на летището преди полета. Съветваме Ви да заявите услугата предварително, за да си

гарантирате налично място и да спестите време на летището. Следва да се има предвид, че има пътници, които не могат да бъдат настанявани на аварийни изходи, например хора с физически, психически и слухови увреждания, възрастни хора, деца и бебета (със или без придружител) и пътници с наднормено тегло.

**\* За Тел Авив таксата е в щатски долара, за Лондон в паунда, за Цюрих в швейцарски франка.**

## Travel even more comfortable

Bulgaria Air gives you the opportunity to guarantee more in-flight comfort!

How? Just book your seat with extra space and more comfort for 20 EUR per flight or book your preferred seat near the exit f for 10 EUR per flight. The service is available for all direct flights operated by Bulgaria Air. Seats with extra space are located on the 3rd row and emergency exit, while those at 4th row can be booked as a

preferred due to their proximity to the exit point and the availability they provide for the passenger to head straight to his final destination or transfer point.

You can request and prepay your seat by contacting our Customer Service Center at +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg), as well as in the Bulgaria Air's offices, through the ticket issuer and at the airport prior the flight. We recommend you to request the service in advance to make sure we have an available seat

for you and to save time at the airport. It should be considered that here are passengers who cannot be seated in an emergency exit row (some of the seats with extra leg space are situated next to these exits) such as people with physical, mental and hearing impairments and limitations, elderly people, children and babies (including unaccompanied minors (UMNR) and overweight passengers.

**\* For Tel Aviv the fee is in USD, for London in GBP, for Zurich in CHF**



## Пътуване на деца без придружител

Доверете се на услугата на „България Еър“ за превоз на непридружени деца и бъдете спокойни за своето дете по време на полет!

• За деца на възраст между 3 и 5 г. осигуряваме ескорт – стюард, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, да го придружи по време на всички летищни процедури до качване в самолета, да се 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](mailto:callfb@air.bg).

Детето Ви задължително трябва да носи със себе си валиден паспорт.

Една стюаргеса може да придружава две деца от едно семейство – братя и сестри, които пътуват заедно. За тях се заплаща една УМ такса.

## Unaccompanied minors flying

Trust the Bulgaria Air service for unaccompanied minors and let them flying without any worries!

• For children between 3 and 5 years old we provide an escort – flight attendant who will pick up the child from the person who is escorting him/her at the departure airport, will be next to the child during all airport procedures until boarding the plane, personally take care of the child's safe journey during the flight and will hand him/her over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus 50% of

the one-way fare in the M class and two-way airport taxes for the escort flight attendant.

• For children between 5 and 11 years old a staff member is provided to welcome the child from the escorting person at the departure airport, as well as a person to hand him over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus a UM fee of EUR 50 in direction for international flights and EUR 30 in direction for domestic flights. For Sofia – London the fee is EUR 60 and for London – Sofia is GBP 60.

• Per parents request, children between 12 and 18 years old could also take advantage of

the service, against payment of the UM fee. They are provided the same service as for children between 5 and 11 years of age.

In order to take advantage of the service, you should make your inquiry at least two weeks prior the flight at [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg)

Your child must carry a valid passport with him/her. One flight attendant can accompany two children from the same family – brothers and sisters who travel together. For them is paid a single UM fee.



THE FACE OF

**Bulgaria Air**

National Carrier [www.air.bg](http://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

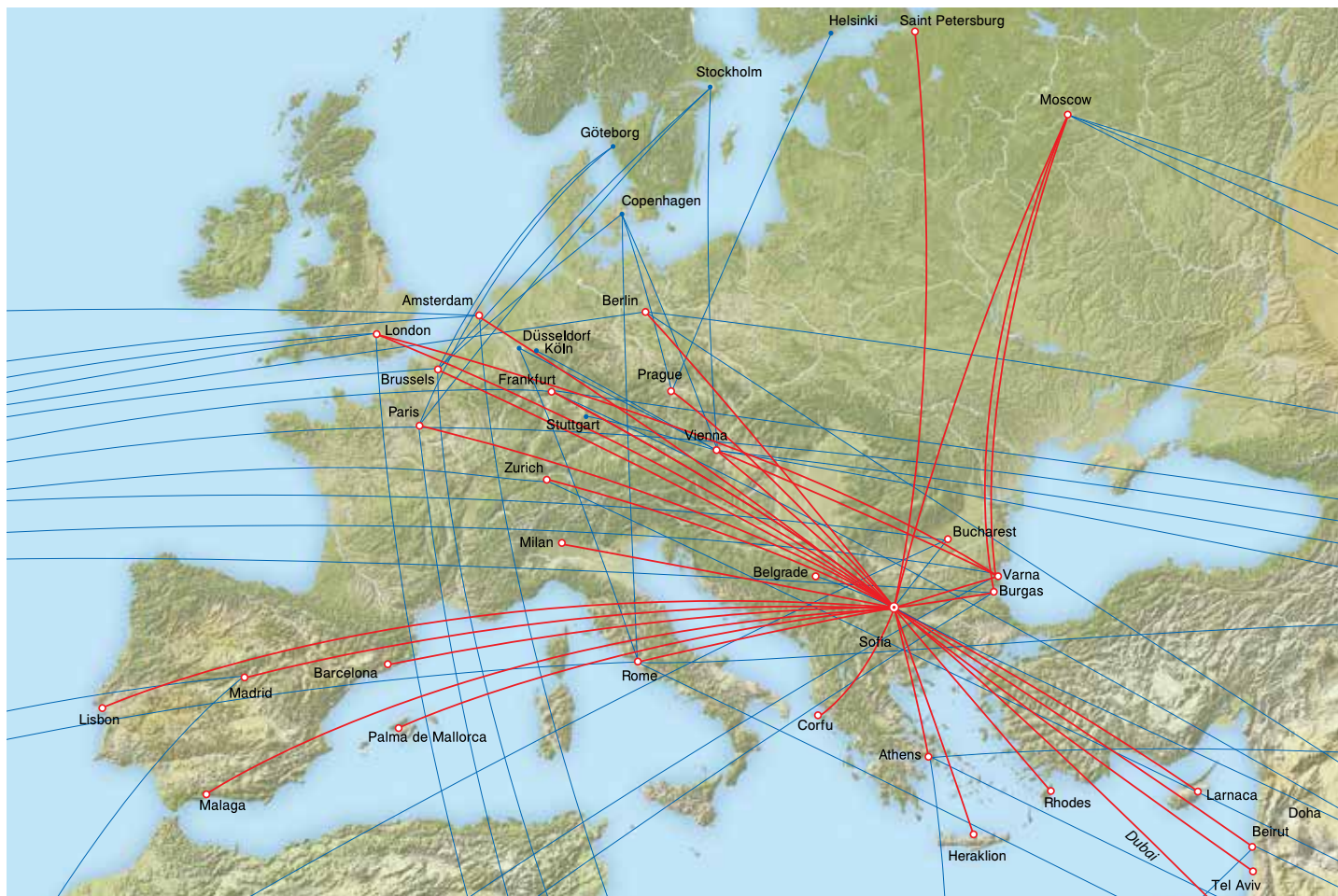


VARNA/BURGAS – SOFIA – BUCHAREST



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, представящи на партньорските авиокомпани изключителната възможност да увеличат броя на предлаганите дестинации през даден пункт и да отговорят на търсенето на клиентите с приемливи цени.

The Special prorate agreement is among the basic commercial agreements, giving partner airlines a significant opportunity to enlarge number of global beyond destinations offered in response to customer demands at reasonable prices.



## INTERLINE PARTNERS:

Interline agreement позволява взаимното признаване на билетите и по този начин съществено допринася за това двете авиокомпани да могат да предлагат продукта на партньора по редовни линии.

The Interline agreement permits the acceptance of each other's airtickets and that way contributes significantly both airlines to be able to offer customers reciprocally their product on schedule services.





Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.  
Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



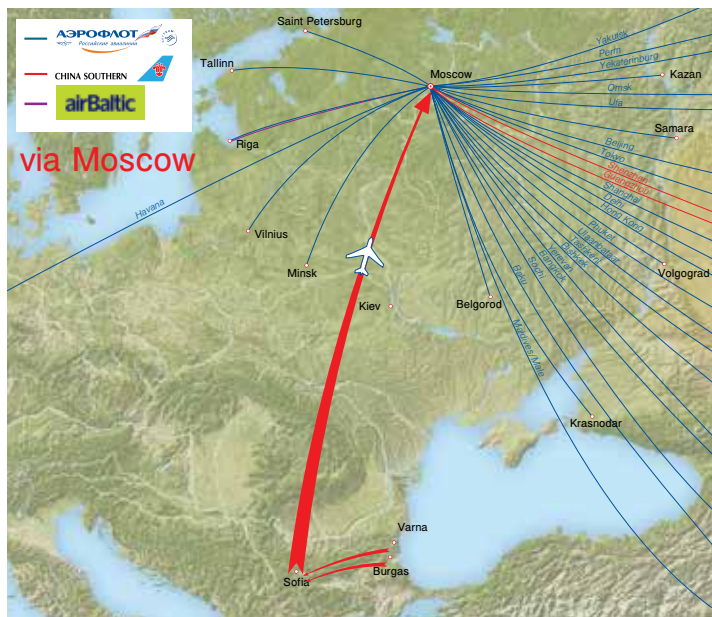


*Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.*













*Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.*



## БЪЛГАРИЯ ЕЪР: Къде да ни намерите?

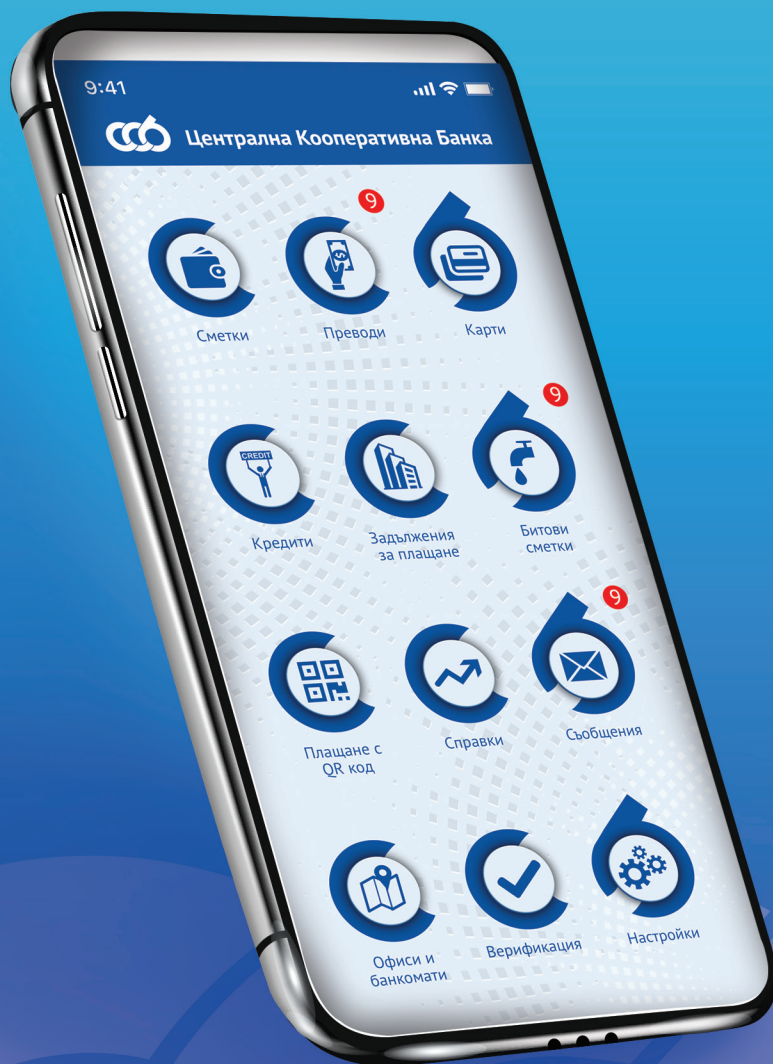
### BULGARIA AIR: Where to find us?

<b>SOF</b> <b>BOJ</b> <b>VAR</b> 	<b>Customer Service Center</b> 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> <i>Every day 08:00-20:00 Local Time</i>	phone: +359 2 402 04 00 e-mail: callFB@air.bg www.air.bg
	<b>Head office</b> 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
	<b>Sofia City Office</b> 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
	<b>FLY MORE Office</b> 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
	<b>Varna Airport Office</b> 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
	<b>Varna City Office</b> 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
	<b>Shumen City office</b> 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
<b>BRU</b> 	<b>Belgium, Brussels</b>  <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
<b>BER</b> 	<b>Germany, Berlin</b> Bulgarian Air Tour Leipziger str 114115, 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
<b>LON</b> 	<b>United Kingdom, London</b> 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
<b>MOW</b> 	<b>Russia, Moscow</b> <b>City Office</b> 3 Kuznetzkiy Most Str., Moscow, 125009, Russia <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday:</i> <i>09:00-13:00/14:00-18:00 Local Time</i> <i>Saturday: 10:00-14:00</i> <i>(between June and</i> <i>September)</i>	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
<b>TLV</b> 	<b>Israel - Tel Aviv</b> 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
<b>USA</b> 	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
<b>VIE</b> 	<b>Austria, Vienna</b> 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





# НАВСЯКЪДЕ С ТЕБ



Централна Кооперативна Банка  
Важният си ти.

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

# Край на високите цени за роуминг в над 100 дестинации

С новия тарифен план Roaming Revolution

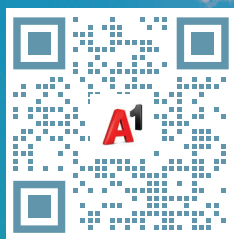
Супер цени от

**4.99**  
лв./ден

с включени

**500** MB/ден

Активирай чрез SMS  
с текст ОК на 17280



За повече информация: сканирай QR кода или влез на [a1.bg/r1](http://a1.bg/r1)

