رياضة

نمر جبر

منع الطيران الشراعي البهلواني تحت طائلة الملاحقة القانونيّة
قوانين تنقل اللعبة من الفوضى إلى الإطار المنظّم

الاكرو - باراغلايدينغ (Acro-Paragliding) هي نوع من الطيران الشراعي الاكروباتيكي او البهلواني، حيث يقوم الطيار بأداء حركات بهلوانية وخطرة باستخدام مظلة مصممة خصيصا لهذه الحركات. وتختلف هذه الرياضة عن الطيران الشراعي التقليدي في ان "الاكرو" يركز على الاداء الاستعراضي والتقنيات الخطيرة في السماء بدلا من الطيران المريح

تعتمد هذه الرياضة على مظلة خفيفة الوزن تطلق من نقطة مرتفعة، وتستغل التيارات الهوائية للبقاء في الجو.
تختلف عن الطيران الشراعي العادي بأنها تتضمن اداء حركات بهلوانية وخطرة في الهواء، مثل الشقلبات والدوران، وذلك بأجنحة مصممة خصيصا لهذا الغرض. تستخدم في هذه الرياضة اجنحة اصغر، اسرع، واكثر دينامية وقدرة على المناورة، مقارنة بأجنحة الطيران الشراعي التقليدي. كما يهدف الطيارون الى تأدية اكثر من 20 حركة بهلوانية وربطها ببعضها البعض لإنشاء عرض مثير في السماء.
يتدرج الطيران الشراعي البهلواني (Acro-Paragliding) من انحناءة الجناح الى التدحرج اللانهائي. كما يرتبط ارتباطا وثيقا بـ"SIV" (اساسيات التحكم الدوران حول المحاور المعنية.
في لبنان، تحولت الـ"Acro-Paragliding" في الاونة الاخيرة من متعة التحليق الى "رياضة الموت"، بعدما سجلت مأساة على شاطئ جونيه اثر وفاة الطيار الشراعي عمر سنجر الحائز بطولات عالمية في هذه الرياضة، والذي كان يستعد للمشاركة في بطولة عالمية في تركيا، قبل ان يعلق شراعه في اثناء تنفيذ حركات جوية خطرة، مما حال دون فتح مظلته ليسقط في البحر حيث عثر عليه في حال حرجة قبل أن يلفظ انفاسه الاخيرة. ثم حادثة وفاة الشاب حسين المعرباني من بلدة يوشع في المنية الشمالية بعد سقوطه من طائرة شراعية في مدينة جونيه وهروب الطيار (سلم نفسه الى القضاء بعد ثلاثة ايام)، سبقها سقوط شابين من طائرة شراعية في مياه جونيه ايضا، لكنهما تمكنا من النجاة.
مع كل حادثة سقوط طائرة شراعية، يفاجأ الرأي العام والجهات الرسمية بالحوادث التي تقع، علما ان القطاع في الجناح وتعلم كيفية التعامل مع ما هو غير متوقع والتعافي من سيناريوهات معينة)، وهو مجرد امتداد له، حيث تترابط جميع جوانب الطيران: الانحدار، التدحرج، الانحراف، لخلق مناورات رائعة المظهر. وضع "الاكرو" هو وضع التحكم من بعد لأداء مناورات بهلوانية، مثل الشقلبات واللف والحلقات. تتحكم عصي اللف والميل والانحراف في معدل

رياضة الباراغلايدينغ في سماء جونيه.

وزيرة الشباب والرياضة الدكتورة نورا بيرقداريان.

هو في الاساس غير منظم ولا يخضع لأي رقابة رسمية، لا بل "فرخت" منه مكاتب تسيير رحلات جوية تفتقر الى ادنى معايير السلامة العامة!
بعد كل حادثة، وكما في كل الحوادث، يتجنب الجمهور مزاولة هذه الرياضة لفترة، وتتدخل السلطات الرسمية المعنية وتقوم بإجراءات هي مجرد رد فعل، كختم المدرج الذي طار منه الضحية بالشمع الاحمر، فتتوقف هذه النشاطات الجوية في انتظار صدور قرار قضائي يحدد مصيرها. لكن ما هي الا ايام، او اسابيع قليلة على ابعد تقدير، حتى ينسى الجميع ما حدث ويعود الطيران الشراعي، وتتوالى الحوادث حتى لا نقول "الكوارث".

تحولت رياضة Acro-Paragliding في لبنان من متعة التحليق الى "رياضة الموت"

لا شك في ان الحادثتين المأساويتين هزتا الرأي العام في لبنان. صحيح ايضا ان كل الرياضات تشهد حوادث متعددة، الا ان بعضها خطير جدا ويهدد ارواح مَن يمارسها. منذ العام 2007 تفتقر هذه الرياضة الى قانون ينظم عملها، او شروط ترعاها الدولة لممارسة هذا النشاط بشكل آمن.
لذا لم تتأخر وزيرة الشباب والرياضة الدكتورة نورا بيرقداريان في المبادرة في استدعاء اللجنة المكلفة ادارة الطيران الشراعي في لبنان، التي تضم ممثلين عن الاندية المرخصة وتعمل في اشراف الوزارة، لبحث سبل ضبط هذه الرياضة ومعالجة التجاوزات التي تهدد سلامة ممارسيها. فكانت هذه الخطوة ضمن مسار اصلاحي سبق ان اطلقته الوزيرة بيرقداريان منذ توليها المنصب، ويتضمن اعادة النظر في القرار 1/90 الصادر عام 2007، الذي حدد الشروط الفنية الخاصة برياضات الهواء الطلق، ومنها الطيران الشراعي بمظلات المنحدرات (Parapente) والمثلث الطائر (Delta plane) .
وبموجب قرار جديد صدر هذا العام، فصلت الوزارة رياضة الطيران الشراعي عن بقية الانشطة الرياضية، تمهيدا لإقرار شروط تنظيمية اكثر صرامة، ونقل تصنيف انديتها من شبابية الى رياضية، لتصبح في اشراف مصلحة الرياضة بدلا من مصلحة الشباب كما كان يتضمن القرار 2007/1/90 في عهد الوزير أحمد فتفت.
درست الوزارة ايضا ملفات الاندية الـ13 المرخصة منذ 2007، والتي التزمت معايير السلامة المعتمدة من الاتحاد الدولي للطيران (FAI) كما ناقشت مقترحات هذه الاندية لتشكيل لجنة خاصة بالرياضات الجوية وانشاء اتحاد لبناني يعنى بتنظيمها.
بعد اجتماع موسع مع ممثلي هذه الاندية، تم التوافق على استكمال صياغة مشروع القرار الخاص بالشروط والمعايير الجديدة الذي رفع لاحقا الى مجلس ◄

اول بطولة عالمية

بدأ شغف الطيران الشراعي على يد غارفيت شارما، الذي صمم مظلات انزلاقية متطورة. في عام 1961، تعدلت تقنيا، وسرعان ما بدأت مرحلة قائد المظلة. وعلى المنوال نفسه، عدل ديفيد باريش جناح الشراع الذي استخدم مستعينا بكبسولات ناسا الفضائية. بعد ثمانينات القرن الماضي، بدأ تحديث المعدات، واكتسبت هذه الرياضة بعدا جديدا. تم تنظيم اول بطولة عالمية للطيران الشراعي (غير رسمية) في سويسرا عام 1987. بعد ذلك بوقت قصير، اعطى الاتحاد الدولي للطيران (FAI) موافقته الرسمية على الطيران الشراعي، ونظم اول بطولة عالمية رسمية في كوسن - النمسا عام 1989.

رياضة

شورى الدولة. بحسب الخطة، ستمنح الجمعيات المرخصة سنة كاملة لتسوية اوضاعها وفقا للشروط المستحدثة، والا فسيصار الى تجميد تراخيصها او الغائها.
كما نص المشروع على تشكيل لجنة مؤقتة لمدة سنة لإدارة نشاط الطيران الشراعي، تمهيدا لإنشاء اتحاد وطني للرياضات الجوية في حال توافر العدد الكافي من الاندية.
الاهم ان الوزارة اعلنت بشكل واضح ان القوانين والمراسيم المعمول بها لا تلحظ نشاط الـAcro-paragliding، وهو النوع الذي تسبب في مصرع سنجر، مما يجعله نشاطا غير مرخص في لبنان. كما اصدرت الوزيرة بيرقداريان تعميما في 2 ايلول الماضي يحمل الرقم 2025/1/5 يقضي بمنع هذه الرياضة في شكل نهائي تحت طائلة الملاحقة القانونية والمسؤولية الجزائية، جاء فيه:
"تؤكد الوزارة على السماح للجمعيات المرخصة من قبلها بممارسة الطيران الشراعي Paragliding المنفرد/Solo والمزدوج/Tandem دون سواه من الانشطة المدرجة تحت غطاء الرياضات الجوية وذلك ضمن الشروط المدرجة في هذا التعميم فقط. كما تؤكد على منعها مزاولة نشاط Acro Paragliding والاشرعة الخاصة بها وغيره من النشاطات الجوية غير المعتمدة من قبلها، تحت طائلة الغاء التراخيص المعطاة لها والملاحقة القضائية ابتداء من تاريخ صدور هذا التعميم".
كذلك حدد القرار شروط ومعايير السلامة العامة ضمن 16 بندا على الجمعيات الالتزام بها، أبرزها تتعلق بامور طبية ولوجستية توفر السلامة لمزاوليها. كما اصدرت الوزارة في اليوم نفسه قرارا يحمل الرقم 2025/1/159 جمدت فيه تراخيص 4 جمعيات لعدم التزامها الشروط الفنية ومعايير السلامة العامة، لتعود لاحقا وتصدر قرارا يحمل الرقم 2025/1/165 تاريخ 16 ايلول 2025 يسمح لجمعيتين من الاربع المجمدة بالعودة الى ممارسة نشاطها.

الطيار عمر سنجر الذي قضى في بحر جونيه.

معدل الوفيات

بلغ معدل الوفيات في رياضة الطيران الشراعي حالة وفاة واحدة تقريبا لكل 90,000 لعبة، وهو معدل اقل بكثير من معدل الوفيات لكل 9 ملايين لعبة في مدن الملاهي.

انواع الطيران الشراعي

تشمل انواع الطيران الشراعي، طيران المظلة المعلقة، الطيران الشراعي المروحي (Paramotor)، الطيران الشراعي (Glider) التي تتضمن بدورها انواعا مختلفة، الطائرات الشراعية ذات الجناح الصلب، الطائرات الشراعية المرنة. وتختلف ايضا في طرق الاقلاع مثل الجري على منحدر، السحب، او استخدام محرك مساعد.

وكان سبق للوزارة ان اصدرت في 8 ايلول 2025 قرارا يحمل الرقم 2025/1/162 تضمن في مادته الاولى: ترخيص بتأسيس اتحاد رياضي باسم "الاتحاد اللبناني للرياضات الجوية" يتألف من 11 جمعية (اصبحت لاحقا 13 جمعية)، مهمته كما ورد في القرار الاشراف على رياضة الطيران الشراعي المنفرد والمزدوج وتنظيمها ونشرها في لبنان، الاشراف على نشاطات الجمعية التي تمارس رياضة الطيران الشراعي المنفرد والمزدوج والتحقق من التزامها معايير السلامة العامة المحددة من قبل وزارة الشباب والرياضة والاتحاد، تطبيقها القوانين والانظمة المرعية الاجراء، الانضمام الى الاتحاد الدولي للرياضات الجوية، تنظيم النشاطات السنوية ومنح الشهادات والافادات.
في 16 ايلول 2025 حددت وزارة الشباب والرياضة في القرار رقم 2025/1/166 أسماء الطيارين الذين يمارسون نشاط الطيران الشراعي (المنفرد والمزدوج) وصنفتهم وفق الشروط المحددة من

رجا سعادة الطيار الشراعي المجاز.

الاتحاد الدولي للرياضات الجوية او من الاتحادات الوطنية والجمعيات المعترف بها من قبل الاتحاد. واعطى القرار الطيارين المنفردين الذين لا يحملون شهادة او افادة تثبت تصنيفهم وفق الشروط المحددة من الاتحاد الدولي للرياضات الجوية، او من قبل الاتحادات الوطنية او الجمعيات المعترف بها من الاتحاد مهلة ثلاثة شهر لتسوية اوضاعهم.
بدوره، شرح رجا سعادة، الطيار المجاز في النادي الحراري للطيران الشراعي، وهو اول ناد للطيران الشراعي في الشرق الاوسط، انه "بعد كل مدة انقطاع عن مزاولة الطيران يحتاج الطيار الى اعادة تدريب وتمرين لياقته البدنية من جديد". من هنا، تعزو بعض الاندية وقوع الحوادث الى التوقيف المتكرر للطيران، ثم عودته قبل استعداد الطيار بالشكل المطلوب.
المعايير التي يجب ان تعتمدها الاندية لدى ممارسة الطيران الشراعي لضمان سلامة الركاب، وفق سعادة، هي اولا

> **يحتاج الطيار بعد كل فترة انقطاع الى اعادة تدريب وتمرين**

"الطقس، الذي هو ابرز معيار للسلامة، فاذا كان الجو غير ملائم يجب الغاء الرحلة فورا". كما شدد على اهمية امتناع الطيار عن تناول الكحول او السهر ليلا، كما "يسمح له بتسيير 5 رحلات حدا اقصى يوميا، كما يؤخذ في الحسبان وزن الراكب مع الطيار، مع التشديد على ضرورة حيازته شهادة تخوله الطيران، يحصل عليها من لجنة فرنسية او المانية بعد فترة محددة من التدريب".
اعتبر سعادة ان هذه المعايير او القواعد هي الاساس لهذه الرياضة، واثنى على جهود الوزيرة بيرقداريان في تنظيم هذه الرياضة من خلال اصدار قرارات تحدد شروط ومعايير السلامة العامة، وانشاء اتحاد للنوادي الناشطة والمستوفية للشروط يسمح لها بإعطاء شهادات للطيارين، مما يجعل مزاولة اللعبة اكثر امانا واقل حوادث، وقال: "على مدار ثلاث سنوات وقبل وصول الوزيرة بيرقداريان كنا نلتقي بفريق الوزارة، ونحصل على وعود بانشاء الاتحاد من دون ان ينفذ شيء منها".
في المقابل، يرى بعض اهل اللعبة ان مسؤولية تنظيم هذا القطاع لا تقع على وزارة الشباب والرياضة وحدها، انما على وزارة السياحة ايضا. اذ يمكن اعتبار الطيران الشراعي هو في الدرجة الاولى نشاط سياحي مهم ومميز يطلبه السياح. كذلك لا ينفي البعض الآخر مسؤولية وزارة الداخلية المسؤولة بدورها عن منح التراخيص لمكاتب الطيران الشراعي.
وقد سارعت الوزارة بعد الحوادث المتكررة، الى اصدار تعميم طلبت الى كل المؤسسات السياحية والتي تعمل من دون ترخيص قانوني، التقدم بالمستندات المطلوبة او المستندات الناقصة من اجل الحصول على التراخيص المحددة قانونا "تحت طائلة الملاحقة القانونية واتخاذ الاجراءات القانونية اللازمة في حق المؤسسات المخالفة، وذلك خلال مهلة سنة".
هكذا خرجت رياضة الطيران الشراعي من الفوضى والعشوائية اللذين كانت تتخبط بهما لتدخل الإطار المنظم، بعدما اصبحت مساهما اساسيا في القطاعين السياحي والاقتصادي، اذ لم يعد هذا النشاط مجرد هواية بل مهنة تعيش منها عشرات العائلات. وعليه، لم يعد جائزا استمرار الفوضى، بل المطلوب جدية وحزم في الرقابة، لأن اي خلل او استهتار سيضعان حياة الطيارين والركاب الذين يمارسون رياضة في خطر، كذلك ستضع على المحك استمرارية القطاع.