

رياضة

نهر جبر

سباقات الـ"رالي" رياضة قديمة كلفتها باهظة لبنان الأفضل تنظيماً وعديداً في الشرق الأوسط

لم تتأخر سباقات السيارات في فرض نفسها بين الرياضات الاولى عالمياً. اقيم اول سباق مباشرة بعد اختراع السيارة التي تعمل على الوقود، وكان من تنظيم مجلة "لو بيتي جورنال" الفرنسية (Le petit journal) عام 1894، فكان مثابة اختبار لمشاهدة السيارة الافضل اداءً. في العام التالي اقيم في فرنسا اول سباق حقيقي انطلقاً من العاصمة باريس وصولاً الى مدينة بورجو

لم يتوصل المندوبون المجتمعون في باريس الى الاتفاق على صيغة معينة لهذا الرالي، فتوقف جراء ذلك سباق كأس أوروبا لتلك السنة بذريعة ان ازدياد كثافة السيارات في الطرقات ومشاكل الازدحام تحول دون تنظيم السباق. لم يتأخر سباق كأس أوروبا في العودة سوى عام واحد عبر منظمين جدد نجحوا في تجاوز الصعوبات واعادة تنظيم السباق بالتعاون مع المنظمة الدولية للسيارات التي ادخلت سباقات رالي مونت كارلو، رالي سيستريار، رالي السويد، رالي دي فلور، رالي دي توليب، رالي الاكروبوليس، رالي الالف ميل، كأس الالب النمساوية، رالي شمس منتصف الليل (السويد)، رالي بولونيا، رالي الالف بحيرة، الماراتون (لياج - صوفيا - لياج)، رالي ألمانيا، رالي جنيف، رالي بريطانيا العظمى ضمن الجولات التي يتضمنها رالي كأس أوروبا للسيارات.

قد يبدو عالم الرياضات الميكانيكية في الظاهر وتحديداً السباقات، او ما تعرف بالراليات، عالم الحركة والحماسة والمتعة الممزوجة بالتحديات والشهرة والتشويق. غير انه في الواقع، بالنسبة الى المصنعين تحديداً، يعد اهم حقل تجارب السيارات ميدانياً والترويج للشركات، بالتالي تحقيق العائدات التجارية المرجوة من العملية برمتها. قطاع السباقات حول العالم يدر الاف الدولارات سنوياً، وتوظف فيه الملايين. تعتبر الرياضات الميكانيكية من اكثر الرياضات كلفة نظراً الى ما تتطلبه من انفاق كبير لناحية توفير الاجهزة الفنية المطلوبة، واستخدام احدث التقنيات، والطواقم



عضو لجنة سباقات الرالي في الاتحاد الدولي ومنسق الشرق الاوسط وشمال افريقيا لرياضة السيارات عماد لحدود.

ابدت امارة موناكو الصغيرة اهتماماً بهذه الرياضة وقدمت تسهيلات عدة لاستضافة المتسابقين في مدينة مونت كارلو بهدف تنشيط السياحة وملء الفنادق الخالية في المدينة التي بات يقصدها اكثر من 300 متسابق كل عام يتنافسون على 209 مراكات سيارات لاحراز لقب اهم راليات العالم المزاحمة على لقب بطولة أوروبا للراليات. انتقلت عدوى السباقات الى الدول الأوروبية، ما حدا بالمنظمة العالمية للسيارات اقامة بطولة أوروبا للراليات. عام 1935 اختارت المنظمة العالمية عدداً من السباقات المحلية الأوروبية التي كانت تنظمها اندية السيارات الوطنية. عام 1963

حمل اول سباق دولي اسم "كاس غوردون بينيت"، واقيم على حلبة خاصة في مدينة نيس في فرنسا عام 1897، وفاز به السائق الفرنسي اميل ليفاسور الذي اجتاز مسافة 1,178 كيلومتر (732 ميلاً) بـ47:48 ساعة. شكل السباق نقطة انطلاق لحلبات السباق في عدد من الدول، فباتت السباقات بعدها تقام بين دول وشركات تصنيع للسيارات وليس بين افراد. دخلت انكلترا عالم السباقات عام 1900، فنظمت سباق الالف ميل الذي شاركت فيه 65 سيارة ودام 18 يوماً، قطع خلالها المتسابقون زهاء 200 كيلومتر في اليوم تخللها فترات استراحة. بداية عام 1911



من رالي لبنان الدولي، احدى مراحل بطولة الشرق الاوسط.

النادي اللبناني للسيارات والسياحة

تأسس في مدينة جونيه الكسروانية سنة 1964 ناد خاص يضم 5 ملاعب لكرة المضرب، ملعب لكرة السلة، ملعباً لكرة الطائرة، صالة مقفلة لكرة الطاولة، حوضاً للسباحة، حوضاً كبيراً لليخوت، قاعة للمحاضرات، قاعة للاعبين، مطاعم وتيراساً صيفياً.

ارتبط اسم النادي برياضة سباقات السيارات، وهو الممثل الرسمي الوحيد للاتحاد الدولي للسيارات "الفيا" (FIA) في لبنان. شهد عام 1952 تنظيم اول رالي في لبنان تحت اسم رالي لبنان وسوريا. بعد ثلاث سنوات، نظم النادي رالي "دورة لبنان" وبلغ طوله 647 كيلومتراً اتبعه برالي مماثل بعد اربع سنوات.

عام 1968، نظم النادي رالي الجبل وبلغت مسافته الاجمالية 1100 كلم، وتحول محطة سنوية يستقطب سائقين من شتى انحاء العالم مثل الايطالي ساندرو موناري الذي احرز كأس الاتحاد الدولي لرياضة السيارات عام 1977. سنة تلو اخرى اصبح رالي الجبل واحداً من ابرز سباقات الرالي التي تقام في لبنان وفي المنطقة حتى عام 1992.

نقطة التحول كانت مع دخول رالي الجبل الـ13 روزنامة بطولة الشرق الاوسط للراليات. منذ عام 1993 اصبحت التسمية الجديدة "رالي لبنان الدولي"، فكان باكورة المشاركين فيه السائقان الفرنسيان جان رانيوتي والان اوري. كما ان السائق الفنلندي الشهير طومي ماكينن قاد سيارة خلال المرحلة الخاصة الاستعراضية. عام 1995 شارك بطل أوروبا للراليات لعام 1993 الفرنسي بيار سيزار باروني، وفي عام 1998 شارك الزوجي بيتر سولبرغ بطل العالم السابق وحل في المركز الثاني، واستمرت المشاركة العربية والدولية كالاماراتي محمد بن سليم والسعودي عبدالله باخشب والقطري سعيد الهاجري ومواطنه ناصر صالح العطيه والفرنسي ايف لوبيه والايطالي بيرو لياقي والاماراتيين عبدالله وخالد القاسمي وسهيل آل مكتوم، الى السائقين اللبنانيين البارزين على رأسهم روجيه فغالي وجان - بيار نصرالله وسهير غانم ونيل كرم وموريس صحنواوي (باغيرا) وعبدو فغالي وميشال صالح وضومط بوضومط وغيرهم.

البشرية العاملة وغيرها. كلها امور تترتب عليها مصاريف جمة. الارقام الضخمة التي تدور في فلك هذا العالم خير دليل على ذلك. كما ان التطوير التقني الذي يوظف في هذا المجال يعد الثاني عالمياً بعد قطاع الطيران. لا تقتصر مشاركة مصنعي السيارات في السباقات على سبيل الدعاية والترويج فحسب، بل ان ميدان السباقات هو احد اهم حقول التجارب التي تختبر فيه قوة المحركات وجهوية السيارات وتحملها، للعمل لاحقاً على تطويرها وتحسينها، ما ينعكس على الصعيد التجاري ونسب المبيعات في الاسواق. كما ان التقنيات التي تسخر في هذا المجال كبيرة، وهي عندما تحقق نجاحاً ما يتم اعتماده لاحقاً في انتاج السيارات العادية، كنظام منع الانزلاق ونظام غلق المكابح اللذين صنعا لسيارات الرالي بداية، ثم تم استخدامهما في السيارات العادية.

رغم الاهمية التي تعطى لهذه الرياضة حول العالم، يعاني قطاع الراليات في لبنان من مشكلتين اساسيتين: الاولى غياب التوجيه والدعم اللازمين من الدولة، والثانية ضعف الاستثمارات الموظفة في هذا المجال ما يؤدي الى عدم تطوير القطاع وتحقيقه العائدات المرجوة منه على الصعد المختلفة. فالسيارة التي يتم شراؤها بـ100 او 110 الف دولار، وتجهيزها بـ60 الف دولار، تكون في حاجة الى صيانة سنوية تتجاوز كلفتها 50 الف دولار، هذا ان كانت على مستوى عال من الجهوية. من هنا يعتبر الاستثمار في هذا المجال غير مربح اذا اقتصر على مشاركة السيارات في سباقات محلية فحسب، والتي لا تتجاوز خمسة سباقات سنوياً، في حين يقام في فرنسا على سبيل المثال 200 رالي سنوياً، ما يجعل هذا القطاع مثمراً.

يعتبر عضو لجنة سباقات الرالي في الاتحاد الدولي ومنسق الشرق الاوسط وشمال افريقيا لرياضة السيارات عماد لحدود "ان رياضة الرالي في لبنان هي الهم في الشرق الاوسط تنظيماً وعدداً. عدد

رياضة



من رالي فنلندا الدولي، احدى مراحل بطولة العالم للراليات.

الالتقاء

• اول سباق اقيم في الولايات المتحدة في 28 تشرين الثاني 1895 في مدينة شيكاغو، لمسافة 54,36 ميلا (87,48 كيلومترا) وفاز فيه فرانك دوريا.

• كلمة رالي انكليزية المنشأ تعني "عملية الالتقاء" او "الاجتماع"، وهي تحمل المعنى نفسه في هذه الرياضة. اذ ان المتسابقين بعد تفرقهم في اثناء الاختبار نتيجة عوامل عدة منها الانطلاقة المنفصلة او المتاعب والمشاكل الميكانيكية، فان هدفا واحدا يجمعهم هو الوصول الى النقطة المحددة عند خط النهاية.

• تتراوح كلفة تنظيم السباقات في لبنان ما بين 80 و300 الف دولار، والكارتينغ 10.000 دولار، و"الكورس دي كوت" حوالي 15.000 دولار. وتناهم كلفة تنظيم رالي لبنان 250 الف دولار من دون احتساب المرحلة الاستعراضية التي قد تبلغ كلفتها 100 الف دولار.

المشاركين في السباقات وتحديدًا في رالي لبنان الدولي يفوق عدد المشاركين في رالي قبرص الدولي. النادي اللبناني للسيارات والسياحة لا يبغى الريح، بل ان ما يجنيه من السباقات يكون مخصصا للمصاريف، والكل يعمل لوضع لبنان على خارطة الرياضة الميكانيكية في الشرق الاوسط وفي العالم، كونه الاكثر تطورا نظرا الى عدد المشاركين في رالي لبنان مقارنة بغيره من البلدان، حيث تسخر امكانات مالية كبيرة في هذه الرياضة.

يوما واحدا، فيما اخرى تمتد على ثلاثة او اربعة ايام، فتختلف التكلفة حكما، وخاصة عندما يزداد عدد المراحل وتتم مضاعفة عديد الفرق العاملة وتجهيزاتها. الكلفة الاساسية تكمن في المصاريف اللوجستية من محروقات وطعام ودعايات ومطبوعات وغيرها.

ويكشف عن احتمال ادخال رالي لبنان الدولي كجولة من جولات البطولة الاوروبية على غرار رالي قبرص الدولي: "نسعى الى تلبية كل الامور اللوجستية حتى نتقدم بطلب رسمي".

ماديا لم تساعد الحكومات المتعاقبة رياضة الراليات، وبقي الدعم الرسمي معنويا فقط خلافا لما يحصل في غالبية الدول الاوروبية، حيث تعتمد الدولة الى اعفاء سيارات السباقات وكل ما له علاقة بها من قطع غيار واطارات وقيود خاص من الرسوم الجمركية.

غالبا ما يعتبر هذا القطاع مربحا خارج لبنان، حيث تتعزز ثقافة رياضة السيارات بين الجمهور، ويندفع العشاق والمشجعون الى شراء التذاكر لمشاهدة السباقات ضمن الحلبات او خارجها. اضافة الى وجود دعم رسمي من الدول ورعاية كاملة من الشركات الكبرى، ما يمكن السائق في حال شارك في 12 سباقا عالميا من ان يجني اكثر من 130 الف دولار سنويا، اي اكثر من 10 الاف دولار شهريا.

الصورة في لبنان والشرق الاوسط مغايرة، فحتى الرعاة لا يغطون كامل المصاريف، وهو ما يلزم ابطال هذه الرياضة احيانا كثيرة تغطية مصاريفهم بانفسهم.

تقاس حضارة الدول بمستوى ارتقائها في الرياضة، وفي لبنان الرياضة تتكلم عن نفسها. في ظل غياب سياسة رياضية وطنية واضحة، تبقى المبادرة الفردية رائدة وناجحة، حيث لا يشذ عن هذه القاعدة قيام ناد بتنظيم الرياضة الميكانيكية وحيدا، والارتقاء بها الى ما وصلت اليه على مستوى الشرق الاوسط والعالم.

ويعزو اسباب التراجع الى "الكلفة العالية التي تفرضها القوانين والانظمة العالمية لتأمين السلامة العامة في السيارة وعلى الطرقات التي يلتزمها لبنان كونه عضوا في الاتحاد الدولي. حاول "الفياء" ايجاد سبل لتخفيض التكاليف وتم اقتراح افكار عدة في ميونخ ابرزها ايجاد صندوق تنمية الرياضة الميكانيكية الذي يدعم رياضة السيارات".

يضيف: "تكاليف كل سباق تختلف باختلاف مسافته وعدد ايامه. ثمة سباقات تستغرق



معك عالسمع
1717
دايماً بخدمتك!



المديرية العامة للأمن العام