یک داستان واقعي – بخش دوم

بعد از ظهر پنجشنبه و در دیواره پل خواب. در کل منطقه فقط ما ۶ نفر حضور داریم و از سنگنوردان دیگر خبري نیست. سه گُرده ایم، من و آیدین، محسن و مهدي، ابوالفضل و محمد. دو حلقه طناب نو خریده ایم و آماده اینکه پس از مدتها یک صعود خوب داشته باشیم. بچه ها بیشتر مبتدي اند و محمد را بار اولش است که به پل خواب آورده ایم. سرپرستي به عهده من است و برنامه ریزي مي کنم. به منظور اینکه در زمان صرفه جویي کنیم، یکي از طنابهاي نو را به کارگاه سمت راست تاقچه اول (کارگاه مسیر روجا)گره مي زنیم تا هروقت قصد بازگشت داشتیم سریعاً به صورت تک رشته اي فرود برویم و بابت طناب ریختن و طناب جمع کردن معطل نشویم. زماني مي رسد که چهار نفر بالاي کارگاه هستیم و باید فرود برویم. فرود سریع و روان از طناب نو آنهم بصورت تک رشته اي، دیگر دردسر گیرکردن و کندي حرکت را نخواهد داشت. حواسم هست که تسمه ها درست به صندلیها متصل شده باشند و گره پروسیک هم که از واضحات است. نفر اول فرودش را آغاز مي کند. من براي دو نفر باقیمانده در کارگاه توضیح مي دهم که لزومي ندارد نفر پایینتان را ببینید و یا منتظر شنیدن صدایش باشید تا بفهمید که فرودش تمام شده یا نه. همینکه طناب کارگاه شل شود و شما توانایي انداختن آن در هشت فرود را داشته باشید کفایت مي کند که تعبیر به اتمام فرود نفر پایین کنید.

وزن از روي طناب برداشته مي شود و نفر دوم، محمد، مشغول مي شود. گره پروستیک و انداختن طناب درهشت و آغاز فرود. اعتراض مي کند که طناب خیلي سر است و ما هم به حساب مبتدي بودنش مي گذاریم و مي گوییم تو نگران نباش کل سیستم را هم که رها کني پروسیک نگهت مي دارد. زود باش فرود برو تا به صعودهاي دیگر هم برسیم. محمد بعد از دومتر از دیدرس ما خارج شد و یک صداي زوزه مانند شنیدیم. به آیدین گفتم که با این تعللش خوب سریع فرود رفت و ناگهان هردو ساکت شدیم. دو ثانیه پیش در دومتري ما بود و الان طناب شل است. با وحشت خود را جلو تاقچه مي کشم تا بتوانم پایین را ببینم. منظره اي تکان دهنده. محمد جلو دیواره پخش زمین شده است و ابوالفضل با فریاد مرا صدا مي زند. چند دقیقه اي هاج و واجم و کم کم به خودم مي آیم. به آیدین مي گویم که من فرود مي روم و تو طناب را دو رشته کن و فرود بیا. با ترس و لرز شروع به فرود از طناب تک رشته مي کنم و اینبار فرود روان هیچ لذتي برایم ندارد. به پایین مي رسم و بالاي سر محمد مي رویم. به هوش است و درد شدید در پشتش دارد. من در فاصله اي که نفر آخر به پایین برسد مشغول بررسي حادثه مي شوم. در دوره کارآموزي و از مربیان دیگر هم شنیده بودیم که رها کردن پروستیک منجر به ترمز مي شود پس چرا ایندفعه ترمز عمل نکرد؟ چشمم به هشت فرود محمد مي افتد و مي بینم یک خمیر سیاه به هشت چسبیده است. همان طنابچه پروستیک است منتها به صورت مذاب که البته در آن موقع کم کم در حال سفت شدن بود. مجموعه پروستیک در حال ذوب و هشت فرود باعث شده بود که محمد مسافتي حدود ۲۰ متر را با سرعتي کمي کمتر از سقوط آزاد پایین بیاید و با پشت به زمین بخورد. در آن موقع و در آن شرایط هم محمد با پرخاش به من مي گفت من که طناب را ول کردم. پس چرا پروستیک مرا نگه نداشت؟

مابقي بسکت کردن محمد و انتقال آن به کنار جاده ، پانسمان اولیه در درمانگاه پل خواب و معاینه کامل در یکي از بیمارستان هاي کرج بود و همه چیز به خیر و خوشي گذشت. محمد پس از مدتي سنگنوردي را از سر گرفت و اکنون از بهترین و زحمتکش ترین سنگنوردان پلي تکنیک است.

نگاه بعد از ماجرا

مهمترین آموزه این حادثه براي من یک جمله بود. به هیچ چیزي نباید اطمینان صددرصد کرد و همیشه باید امکان بروز اشکال در سیستم را در نظر گرفت. اجازه دهید عوامل مختلف را بررسي کنیم:

اول: تصمیم من مبني بر ثابت کردن یک طناب اختصاصي براي فرود، تصمیم اشتباهي نبود. طناب مورد استفاده ، یک طناب ۱۰/۵ میلیمتر بود که براي فرود تک رشته اي استاندارد است.

دوم: سيستم فرود محمد نقصي نداشت. شامل يک تسمه و هشت و پيچ بود و يک گره پروسيک در پايين سيستم فرود از طريق يک كارابين پيچ ديگر به صندلي متصل شده بود.
با اينحال حادثه اتفاق افتاد.
اشتباه اصلي: اطمينان بيش از حد به قفل شدن پروسيک. تا قبل از وقوع اين حادثه امكان نداشت كه قبول كنم پروسيک ممكن است عمل نكند. آنقدر از بابت مربيان قبلي تضمين شنيده بودم و آنقدر مطلب از مراجع معتبر ديده بودم كه هيچ كسي هم نمي توانست بصورت كلامي مرا متقاعد كند و اكنون اذعان مي كنم كه اين تفكر و اين نگرش كاملاً غلط بوده است. يكبار ديگر جمله اول متون فني را مرور كنيم. اين نوشته ها فقط به منظور آگاهي است و مسئوليت به عهده شخص خواننده است. اينجا ديگر فضاي تئوري نيست و اگر هريک از اين اصول تئوري نقض شود، اگر يک نفر صدمه اي ببيند، قياس موارد پيش آمده با مباحث تئوري در درجه دوم و زير سايه حادثه قرار مي گيرد و مفهوم چنداني نخواهد داشت. مهم اين نيست كه شما از اصول تئوري تبعيت كرده ايد. مهم اين است كه حادثه اتفاق افتاده است و اگر اين اطمينان اوليه نبود، اگر احتمال بيشتري مي داديم كه ممكن است اشكالي پيش بيايد به هر حال تمهيداتي مي انديشيديم كه احتمال وقوع حادثه را كاهش داده و آنرا قابل كنترل تر كند. مابقي مواردي كه اشاره مي شود خاص اين حادثه است ليكن درجه اهميتشان به اندازه اين اشتباه اصلي كه ذكر آن رفت نيست.
احتياط نكردن در استفاده از طناب نو: شنيده ايم كه كفش نو را در برنامه هاي اصلي براي اولين بار نمي پوشند. بلكه در چند برنامه سبک پا را به آن عادت مي دهند تا مشكلات احتمالي مشخص شود و در فضايي كم هزينه‌تر آنرا كنترل كنيم.
ماهيت و عملكرد كفش و طناب بسيار متفاوت است اما به هر حال اين آموزه در جاي خود باقيست كه در استفاده هاي نخستين از يک ابزار ممكن است به موارد غير قابل انتظار و غير قابل پيش بيني بر بخوريم. در مثال همين رويداد لازم بود كه در اولين فرود تک رشته اي از يک حلقه طناب نو و كاملاً ليز بيشتر احتياط مي كرديم. مثلاً گره چفت شونده را با تعداد دورهاي بيشتري ايجاد مي كرديم و يا اينكه يک نفر از پايين با كشيدن انتهاي طناب عمل ترمز را تقويت مي كرد.
بي تجربگي محمد: اگر به جاي محمد شخص با تجربه تري در همان شرايط قرار مي گرفت چه بسا هيچ حادثه اي اتفاق نمي افتاد. به هر حال كسي كه بارها و بارها فرود رفته باشد مي توانست قبل از برخوردش به زمين متوجه شدت خطر شده و با فدا كردن پوست انگشتان خود ترمز كند. تاكيد مي كنم كه هيچ تقصيري متوجه محمد نيست. چراكه از طرف بابک ضياء و به اشتباه، به محمد تضمين داده شده بود كه اگر طناب را رها كند سيستم ترمز عمل مي كند. ليكن رها كردن طناب نه تنها منجر به عمل ترمز نشده بود بلكه باعث يک حركت شتابدار و افزاينده شده و اوضاع را بدتر كرده بود.
يک اشتباه مطلوب: سيستم فرود محمد يک اشكال داشت و آن اينكه طول تسمه و پروسيک به گونه اي بود كه طنابچه با هشت تداخل يافته و در آن تنيده شده بود. مي دانيم كه تلاقي طنابچه پروسيک با هشت پديده نامطلوبي است اما برايم جالب است كه يک تعبير غلط حتي توسط برخي مربيان دراين مورد ذكرمي شود و آن اينكه چون هشت بر اثر فرود گرم شده است، اتصالش با طنابچه انرا ذوب كرده و ترمز عمل نمي كند.
براي آنكه حرارت صرف، جسمي مانند يک طنابچه را ذوب كند نياز به درجه حرارت در حد يک شعله آتش و يا يک فلز گداخته است و هيچگاه هشت در اثر اصطكاک ناشي از فرود به اين درجه حرارت نمي رسد.پيچش و تنيده شدن طنابچه پروسيک در داخل هشت منجر به شرايطي مي شود كه برطرف كردن آن بسيار مشكل است. اگر در هنگام فرود طنابچه پروسيک قفل كند، آزاد كردن آن به خودي خود كار آساني نيست. حال تجسم كنيد كه پروسيک قفل شده در داخل هشت فرود تنيده شده باشد و شما در حاليكه وزنتان بر روي سيستم است، قصد آزاد كردن آنرا داشته باشيد. شرايط فوق را به بياني ديگر تعبير مي كنم:

اگر پروسیک با هشت تداخل پیدا کند عمل ترمز شدیدتر مي شود و اشکال اصلي در آزاد کردن این ترمز، نمود خواهد کرد.
اشکال سیستم فرود محمد در هر حال سرعت سقوط او را کاهش داده بود و مانع بروز صدمات شدیدتر شده بود. ذوب شدن(و یا به بیاني دیگر دریده شدن) پروستیک هم بر اثر سایش سریع و اره اي بافت طنابچه بر روي طناب فرود ایجاد شده بود و نه به علت داغ شدن هشت فرود در حد نقطه ذوب یک طنابچه.

بابک ضیاء – ۲۶ تیر