سقوط مرگبار زنی از طبقه نهم هتل معروف

زن ۶۸ ساله که از بیماری روحی رنج می‌برد با ورود به هتلی در شمال تهران به تراس طبقه نهم که اجاره کرده بود، رفت و با سقوط از آنجا به زندگی‌اش پایان داد.

به گزارش خبرنگار جام‌جم، ظهر دوشنبه یکم آبان امسال یکی از ماموران کلانتری ونک در تماس با بازپرس کشیک قتل دادسرای جنایی تهران از مرگ مشکوک زنی ۶۸ ساله در هتلی حوالی میدان ونک تهران اطلاع داد. با دستور قضایی تیمی از ماموران اداره دهم پلیس آگاهی تهران به این هتل ۱۶ طبقه اعزام شدند. بررسی‌های اولیه نشان می‌داد او از تراس یکی از اتاق‌های طبقه نهم سقوط کرده است. ماموران به تحقیق از مسئولان هتل پرداختند و معلوم شد این زن ساعاتی قبل به‌عنوان مشتری وارد هتل شده و یکی از اتاق‌های طبقه نهم را برای یک شبانه‌روز اجاره کرده است اما ساعاتی بعد صدای سقوط از بلندی را همه شنیدند. ماموران به اتاقی که او اجاره کرده بود، رفتند و مشاهده کردند که ساک و وسایلش دست نخورده مانده است. همچنین از روی مدارکی که او به هتل داده بود هویتش شناسایی و در ادامه تحقیقات خانواده‌اش را یافتند و معلوم شد او دارای مشکلات روحی بوده و افسردگی داشته، یک هفته قبل هم می‌خواسته خود را به پایین پرت کند که خانواده‌اش به موقع نجاتش دادند. در این چند ساعت هم دنبال وی بودند تا این‌که از طریق تماس پلیس متوجه مرگ او شدند. با جمع‌بندی این اطلاعات بود که معلوم شد کسی در مرگ این زن نقشی نداشته و او به دلیل بیماری روحی‌اش از طبقه نهم هتل خود را به پایین انداخته و به زندگی‌اش پایان داده است.



جام جم
حوادث
INCIDENT
۱۹
چهارشنبه ■ ۳ آبان ۱۴۰۲ ■ شماره ۶۶۱۵

یک ساعت همراهی خبرنگار «جام جم» با خدمه بزرگترین کشتی باربری ایران

ماموریت سخت دریایی به عشق ایران



محمد غمخوار
دبیر گروه حوادث

یک بازدید از پیش تعیین نشده اما جالب از غول پیکرترین کشتی باربری ایران و دیداری صمیمانه با دلیرمردان دریانوردی که با غیرت بی‌مثال ایرانی برای سربلندی کشورمان تلاش می‌کنند. این بازدید اصلا جزو برنامه‌کاری نبود اما همه چیز جفت و جور شد تا به صورت سرزده گوشه بسیار کوچکی از توانمندی‌های دریانوردان‌مان را به تصویر بکشیم. از چند روز پیش مرکز رسانه قوه قضاییه از خبرنگاران دعوت کرده بود تا در ادامه تورهای خبری، به استان هرمزگان سفرکرده و از بنادر، گمرک و بخش مقابله با قاچاق دیدن کنند. ما هم همراه بقیه خبرنگاران این دعوت را اجابت و با سه ساعت تاخیر از فرودگاه مهرآباد تهران به سمت استان هرمزگان پروازکردیم.



فردای آن روز ساعت چهار بعدازظهر به اسکله شهید رجایی رفتیم و مشغول بازدید بودیم که چشم‌مان به یکی از کشتی‌های پهلوگرفته در بندر افتاد. ابهت کشتی، چنان چشم همه ما را گرفت که از مسئولان خواستیم برای بازدید از کشتی هماهنگی‌های لازم را انجام دهند.

تا هماهنگی شود، مشغول تماشای اطراف‌مان می‌شوم. کشتی‌های بزرگ و کوچک و یدک‌کش‌ها در آب‌های شفاف و زمردین جولان می‌دهند و از تماشاچی‌های تازه‌واردش که ما باشیم، دلبری می‌کنند. هواگرم و شرجی است اما شرجی‌اش مثل شمال نیست که آزار دهد. روز قبلش هم باران باریده بود. نگاهی به قد و بالای کشتی می‌کنم؛ عجب ارتفاعی دارد. در مسیر قشم کشتی‌های زیادی دیدم اما این یکی با همه فرق دارد. کشتی همزمان هم داشت بارگیری می‌شد و هم باری را که از چین آورده بود، خالی می‌کرد تا وقت تلف نشود. عرشه کشتی آن بالا بود یعنی باید حدود ۸۰ پله را بالا می‌رفتیم تا تازه برسیم به عرشه. همچنان مشغول تماشای دور و اطراف کشتی بودم که خبر دادند هماهنگی انجام شده و می‌توانیم وارد کشتی شویم. این بازدید البته شرطی هم داشت، عکسی از خدمه منتشر نشود و به نام کشتی هم اشاره نکنیم. از پله‌ها بالا رفته و جلوتر از بقیه خبرنگاران وارد کشتی شدم. تعدادی از ملوانان روی عرشه مشغول کار هستند. با صدای بلندی، یک خداقوت و خسته نباشید می‌گویم و آنها هم به گرمی جواب می‌دهند.

گشتی در کشتی

زیر عرشه موتورخانه است و فقط پنج طبقه از کشتی را به موتورخانه اختصاص داده‌اند که با نفت کوره کار می‌کند. با شنیدن کلمه موتورخانه یاد زیردریایی روسی کورسک می‌افتم که ۱۲ آگوست سال ۲۰۰۰ غرق شد و ۱۱۸ خدمه‌اش کشته شدند. تمام مردم دنیا چقدر از شنیدن خبر مرگ‌شان غمگین شدند. یکی از خدمه کشتی که کلاه سفید و لباس سرهمی طوسی رنگی به تن دارد به ما می‌گوید: «کشتی سال ۲۰۱۸ و در یکی از کشورهای شرق آسیا ساخته شد. ایران از این نوع کشتی چهار فروند در اختیار دارد که در خط ایران ـ چین از آن استفاده می‌شود. این کشتی چون نو است، آسانسور دارد اما خیلی از کشتی‌های قدیمی ندارند و برای رفت‌وآمد از پله استفاده می‌کنند. ساختمان اسکان و فرماندهی کشتی، ۱۰ طبقه است. حالا حساب کنید اگر آسانسور نبود، چطور می‌خواستیم ۱۰ طبقه را بالا و پایین کنیم.»

به قسمت اصلی کشتی در طبقه هشتم یا همان پل فرماندهی می‌روم. تا چشم کار می‌کند پر است از انواع مانیتور و رادار که هم دستی کار می‌کنند و هم اتومات. سکان کشتی همینجاست اما از سکان بزرگ، چوبی و دندانه‌دار «کاپیتان جک اسپاروی دزدان دریایی کارائیب» خبری نیست. آن سکان قدیمی بدقواره حالا جایش را به یک سکان تر و تمیز و گرد با قطر ۲۰ سانتی‌متر و کلی عدد و درجه داده که کاپیتان کشتی با همین سکان جمع و جور آن را می‌راند. آسانسورهای این کشتی با آسانسورهایی که ما استفاده می‌کنیم، فرق دارد. اینجا به جای عدد با حروف وضعیت طبقات مشخص شده و فقط خود کارکنان معنی آن را می‌دانند. بخش استراحت، آشپزخانه، آموزش، از بخش‌های دیگری است که در کشتی وجود دارد.

خدمه کشتی با خوشرویی تمام با میوه و آبمیوه پذیرایی می‌کنند. به دریا چشم می‌دوزم. کشتی‌های باری همچنان مشغول رفت و آمدند. بعضی کنار اسکله پهلو گرفته و دارند بار خالی می‌کنند، بعضی هم بارزده و در حال دور شدن از بندر هستند. یدک‌کش‌ها هم پشت سرکشتی‌های بزرگ حرکت کرده و چهار چشمی آنها را می‌پایند تا اگر اتفاقی افتاد به دادشان برسند. صدای بوق کشتی‌ها درست مثل همان‌هایی‌که در فیلم‌ها شنیده‌اید، بسیار بلند و گوشخراش است. حتی کشتی‌های کوچک هم از این بوق‌های پرسروصدا دارند. ارتفاع زیادی را بالا آمده‌ایم. پایین را که نگاه می‌کنم، سرم گیج می‌رود. کمی ترسناک است. انگار که روی صخره بدون هیچ حفاظی رو به دریا ایستاده‌ام.

اغلب کارکنان کشتی بومی هرمزگان نیستند و بیشتراهل تهران یا شهرهای شمالی هستند. لباس دریانوردان سفیدرنگ است و فرمانده کشتی هم سفید پوشیده اما افسر دوم کشتی چون در حالت عملیات است، لباس سرهمی طوسی رنگ به تن دارد. بی‌سیمی هم روی سینه‌اش نصب کرده است. کف کشتی و استراحتگاه عجیب تمیز است و به‌شدت برق می‌زند. نگاهی به کفش‌هایم می‌کنم که به خاطر رفت‌وآمد روی‌شان یک لایه خاک نشسته. چه تناقضی! افسر دوم می‌گوید: «کشتی خانه دوم ماست و برای همین روی تمیز بودن آن بسیار حساس هستیم.»

دریانوردانی که آچار فرانسه هستند

چشمم می‌افتد به سرمهندس کشتی که دو دختر ۱۰ و ۱۲ ساله‌اش هم همراهش هستند. از یکی از ملوانان می‌پرسم مشکلی برای آوردن خانواده‌تان به کشتی ندارید؟ می‌گوید نه، فقط باید با کاپیتان کشتی و شرکتی که کشتی متعلق به آن است، هماهنگ باشیم. البته یک بار که می‌آیند و هیجان‌شان تخلیه می‌شود، دیگر تمایلی به آمدن دوباره ندارند. چون همه جا دریاست و خسته می‌شوند.»

کشتی هنوز مشغول بارگیری بود و برایم عجیب بود که چرا خدمه تا تمام شدن بارگیری دنبال انجام کارهای دیگرشان نمی‌روند. همین سؤال را از یکی از ملوانان می‌پرسم: «ما تا پایان بارگیری نباید کشتی را ترک کنیم، حالت عملیاتی برای ما دارد و در آماده باش هستیم.»

صدای کرکننده بوق کشتی‌ها یکی درمیان پرده‌گوشم را نوازش می‌دهد. مشغول فیلمبرداری از دور و اطراف کشتی بودم که یکی از خدمه می‌گوید: «نزدیک شش ماه است که پدر و مادرم را ندیده‌ام. فیلمم را بگیرید شاید با دیدنم، دل‌شان باز شد.» او هم اهل تهران است و عشق به دریا او را به این کشتی کشانده است.

یکی از خبرنگاران بعد از میل کردن موز، می‌خواهد پوست آن را داخل یکی از سطل‌های زباله کشتی بیندازد، اما یکی از ملوانان مانعش می‌شود و از او می‌خواهد پوست را داخل کیسه زباله بیندازد. دلیلش را می‌پرسم: «ما برای دور انداختن زباله‌ها، پروتکل داریم و این‌طور نیست که هر زباله‌ای را داخل سطل بیندازیم.»

در کشتی و وسط دریا و اقیانوس از پزشک و پرستار خبری نیست، برای همین همه آچار فرانسه خودشان و بقیه هستند. هم احیا بلدند، هم اگر زخمی شدند، بخیه‌کاری، هم آمپول و پانسمان و سرم زدن. اینها را کاپیتان کشتی می‌گوید: «کارکنان قبل از آغاز سفر باید تست‌های پزشکی بدهند. اگر دندان‌درد یا قلب‌درد دارند، باید به متخصص مراجعه‌کنند. چون دکتر نداریم. اینجا تجهیزات پزشکی لازم وجود دارد، خدمه‌کمک‌های اولیه را آموزش دیده‌اند و مهارت پانسمان، احیا و بخیه را دارند.»

سفر از بندرعباس تا چین، آن هم با این کشتی بین ۲۵ تا ۵۵ روز طول می‌کشد و خدمه بیشتر این روزها با خانواده‌شان هیچ ارتباطی ندارند به جز دو روز اول و دو روز آخر سفر که نزدیک ساحل می‌شوند و اینترنت دارند. یکی از خدمه توضیح می‌دهد: «ما فقط از طریق واتساپ می‌توانیم برای خانواده پیام صوتی یا نوشتاری بفرستیم که تازه ۲۴ ساعت طول می‌کشد پیام ما به دست آنها برسد و ۲۴ ساعت هم زمان می‌برد تا پیام آنها به دست ما برسد.»

به گفته کاپیتان، حقوق پرسنل به صورت دلاری محاسبه اما به شکل ریالی به آنان پرداخت می‌شود که دریافتی‌شان حول و حوش ۱۰۰ میلیون تومان است. برخی از خدمه می‌گویند با این‌که شغل آنها جزو مشاغل سخت و زیان‌آور دسته‌بندی شده و با ۲۰ سال سابقه‌کار بازنشسته می‌شوند اما حقوق‌شان در مقایسه با دریانوردان خارجی و کاری که دریانوردان ایرانی انجام می‌دهند، منصفانه نیست. یکی از آنها با دلخوری می‌گوید: «با این همه تحریم و سختی، دریانورد ایرانی با غیرتش کار می‌کند، ولی احساس می‌کنم با این دریافتی‌ها داریم انگیزه‌مان را از دست می‌دهیم.»

پس از یک ساعت کشتی را ترک می‌کنم و آخرین نفر از پله‌ها پایین می‌آیم، این تاخیر با عصبانیت برخی همراهان روبه‌رو می‌شود.

مکث

ما عرق وطن‌پرستی داریم

با افسر اول کشتی هم گپ اختصاصی کوتاهی می‌زنیم. مردی ۳۵ ساله، متاهل و بدون فرزند، که شش ماه از سال را روی آب و کشتی است و بعد از این مدت، دوماه و نیم تا سه ماه به مرخصی می‌رود. همسرش هم که خوب می‌داند شوهرش چقدر به دریا و دریانوردی علاقه دارد، با نبود شوهرش به مدت طولانی کنار آمده است.

چرا این شغل را انتخاب کردی؟

عاشق دریا بودم و دوست داشتم کشورهای دیگر را هم ببینم. می‌دانستم این شغل سختی‌هایی دارد اما با علم این رشته را انتخاب کردم.

داشتن آمادگی جسمانی برای این شغل چقدر مهم است؟

خیلی زیاد. خوشبختانه هم بچه‌ها آمادگی جسمانی خوبی دارند و هم تجهیزات کافی برای این کار در کشتی وجود دارد.

حتما شناگر خوبی هم هستید؟

قطعا. هرچقدر هم ماهر باشید، نباید فکرکنید که با یک جلیقه می‌توانید نجات پیدا کنید. هیچ‌کس پارامترهای مختلف مانند دمای آب و... را چک نمی‌کند. دمای بدن انسان ۳۷ درجه است، اگر دمای آب ۲۵ درجه باشد و دمای بدن به ۳۵ درجه برسد، نمی‌توانی خودت را نجات دهی و حتما باید به کمکت بیایند. سرعت دریا از سرعت بدن بیشتر است. همین جا الان سرعت دریا دو نات یا دو گره است، یعنی نزدیک دو کیلومتر در ساعت. اگر همین جا بایستیم، شما نمی‌توانی شناکنی.

این کشتی چه میزان بار را می‌تواند جابه‌جا کند؟

این کشتی با این وزن، قادر است ۱۴۵۰۰ کانتینر ۲۰ فوتی جابه‌جا کند. حداکثر سرعت با این بار بین ۲۵ تا ۳۵ کیلومتر یا ۱۵ گره دریایی است.

این سرعت خسته‌کننده نیست؟

اصلا. اتفاقا در کشتی داشتن سرعت بالا خطرناک‌تر است. ما همیشه دوست داریم به طور مطمئنه حرکت‌کنیم. اولا سلامت پرسنل مهم است، بعد بار که بیت‌المال است و در آخر هم محیط زیست که متعلق به همه است.

تمام پرسنل ایرانی هستند؟

بله.

تا به حال گرفتار دزدان دریایی شده‌اید؟

نه خدا را شکر. در کشتی‌هایی بودیم که هماهنگی خوبی داشتند و همیشه آماده بودیم تا در صورت رویارویی با دزدان دریایی با آنها مقابله کنیم.

چه تجهیزاتی دارید؟

تجهیزات ما بیشتر اطلاعاتی و عملیاتی است و آن‌قدر آمادگی داریم که اجازه ندهیم اتفاقی برای‌مان بیفتد.

کار کردن روی نفتکش سخت است یا کانتینر؟

هم روی جنرال و کانتینر کار کرده‌ام و هم نفتکش. هرکدام سختی‌های خودش را دارد، اما اگر به انتخاب خودم بود، کشتی‌های کانتینر مگاسایز را انتخاب می‌کردم.

وقتی حادثه سانچی اتفاق افتاد از کار روی کشتی پشیمان نشدید؟

ناراحت شدم اما به این فکرکردم که چقدر خوب می‌شد آموزش‌های لازم را می‌دادیم تا درگیر این نوع حوادث نشوند.

خدمه سانچی را می‌شناختید؟

دورادور و از طریق دانشکده با هم ارتباط داشتیم.

با دریای توفانی چطور کنار می‌آیید؟

ما همیشه آمادگی داریم. بچه‌ها چون آموزش دیده هستند، چندان دچار مشکل نمی‌شوند.

در طول سفرها با لنج یا قایق حادثه‌دیده‌ای هم مواجه شده‌اید؟

بله، یک لنج باری بود که دچار حریق و بعد غرق شد. ما فاصله زیادی با لنج داشتیم اما با استفاده از تجهیزات کشتی با امداد و نجات بندرعباس هماهنگ کردیم و با اعزام نیرو، نفرات را نجات دادند.

وظیفه امدادرسانی دارید؟

اگر در توان کشتی باشد، بله و در غیر این صورت با نزدیک‌ترین پایگاه باید تماس بگیریم که کمک بفرستند.

روزانه چند ساعت کار می‌کنید؟

بچه‌ها روزی هشت ساعت کار می‌کنند اما من به عنوان افسر اول کشتی ۲۴ ساعت آنکال هستم.

وقت استراحت چه کاری انجام می‌دهید؟

مطالعه تا اگر قوانین یا روزولوشن جدیدی ایجاد شده باشد، خودم را با اطلاعات به روزکنم. اطلاعاتی که دارم برای ۱۰ دقیقه پیش است و لحظه به لحظه به روز می‌شود.

پیشنهادات کاری هم دارید؟

ما از همه جا پیشنهاد داریم آن هم نه دوبرابر بلکه چهاربرابر. اما من عرق دارم، کاپیتان عرق دارد. همه ما با جان و دل دوست داریم برای ایران کارکنیم. ما ۱۵ سال درس خواندیم تا به این رده برسیم.

دلتنگ خانواده نمی‌شوید؟

معلوم است که می‌شوم. برای ارتباط بعضی وقت‌ها از تلفن ماهواره‌ای، ارتباطات اینترنتی یا سیمکارت بعضی کشورها استفاده می‌کنیم. این حس و حال حتی موقعی‌که بندر را ترک می‌کنیم هم وجود دارد و دچار بغض و غم می‌شویم.

وقتی بعد از مدتی طولانی دوباره وارد آب‌های ایران می‌شوید، چه احساسی دارید؟

خانه من در تهران است اما به محض نزدیک شدن به آب‌های ایران و بندرعباس حال خوبی پیدا می‌کنیم.

در کشور مقصد می‌توانید گردش کنید؟

نه. اول این‌که ویزا می‌خواهد که نداریم. دوم در حال بارگیری هستیم و نمی‌توانیم کشتی را ترک کنیم.



عدلیه

راز سارقان در خودروی تصادفی



سه عضو یک باند هفت نفره که با سفر به تهران، زنجان و همدان سریالی به خانه‌ها دستبرد می‌زدند، بازداشت شدند. یکی از متهمان بعد از تصادف، خودرو را با طلاهای سرقتی در جاده جاگذاشته بود.

به گزارش خبرنگار جام‌جم، اوایل آبان سال گذشته مردی با پلیس ۱۱۰ تهران تماس گرفت و اطلاع داد کارخانه‌دار است و وقتی با خانواده‌اش از سفر به خانه‌شان در مرکز شهر تهران بازگشتند، مشاهده کردند قفل در خانه تخریب شده و ۲۶۰ گرم طلا، ۱۷۶ قیرات الماس، ۱۰ هزار دلار و سکه‌های طلای زیادی از آن به سرقت رفته و ارزش اموال ده میلیارد تومان می‌شود. هم‌زمان با حضور ماموران در محل سرقت و بررسی فیلم دوربین متوجه شدند سارقان نقاب‌پوش از غفلت نگهبان استفاده کرده و وارد شده‌اند و پس از سرقت اموال قیمتی را در کیف مدرسه فرزند شاکی و ال سی دی را هم در میان پتو قرار داده و متواری شده‌اند. ماموران در پی این سارقان بودند که دو هفته بعد پلیس در جریان شکایت دیگری قرار گرفت که به همان شیوه از خانه این مرد سرقت شده بود و سارقان بعد از تخریب گاوصندوق سکه و طلا به ارزش سه میلیارد تومان، ۵۰ میلیون تومان وجه و چک‌هایی به ارزش ۵۰۰ میلیون تومان را با خود برده بودند. در این چند ماه سرقت‌های مشابه دیگری هم در پایتخت رخ داد که سارقان از طریق بالکن یا تخریب قفل در وارد شده بودند.

تحقیقات برای دستگیری سارقان بی‌نتیجه مانده بود تا این‌که پس از گذشت یک سال از این سرقت‌ها، هفته گذشته ماموران مطلع شدند راننده خودرو ال ۹۰ در جاده منتهی به زنجان پس از تصادف خودرو را جاگذاشته و فرار کرده است. ماموران در بررسی از خودروی جا مانده، طلا و سکه و مدارک هویتی و کارت‌های بانکی یافتند. با شناسایی مالکان کارت‌های هویتی و بانکی متوجه شدند این اموال سرقتی از خانه‌ها بوده است. مالک خودرو شناسایی و بازداشت شد. او که چهره‌اش را گریم و موهایش را رنگ کرده بود مدعی بود خودرو از او سرقت شده و از اموال سرقتی خبری ندارد. او به پلیس آگاهی تهران منتقل شد و سرانجام اعتراف کرد و گفت: سال گذشته برای کار از شهرستان به تهران آمدم. در قهوه‌خانه دو دوست خلافکارم را دیدم و عضو گروه آنها شدم که از خانه‌ها سرقت می‌کردند. با شناسایی خانه‌ها از طریق بالکن یا تخریب در به خانه‌ها می‌رفتیم و اموال قیمتی را پس ازسرقت در کیف مدرسه بچه‌های مالباختگان قرار می‌دادیم. سرقت‌های بسیاری در تهران انجام دادیم و بعد از ترس دستگیری ادامه سرقت‌ها را در همدان و زنجان انجام دادیم. شب قبل از تصادف از چند خانه سرقت طلا داشتیم که آن را در خودرویم گذاشتم تا روز بعد برای تقسیم اموال به پاتوق‌مان بیاورم که تصادف کردم و خودرو را از ترس دستگیر شدن با اموال جاگذاشتم. بعد هم موهایم را رنگ کردم و با چهره گریم شده تردد می‌کردم. مصطفی تقی‌زاده، بازپرس شعبه پنجم دادسرای ناحیه ۳۴ تهران با تایید این خبر به جام جم گفت: با اعتراف این مرد، یکی از همدستانش نیز بازداشت و به جرایم‌شان اعتراف کرد. تحقیقات برای دستگیری چهار عضو کلیدی باند همچنان از سوی پلیس ادامه دارد.

سقوط مرگبار در توچال

مرد جوان که با همسرش برای کوهپیمایی به توچال رفته بود مقابل چشمان همسرش سقوط کرد و جانش را از دست داد.

به گزارش خبرنگار جام‌جم، ساعت ۹ و ۳۰ دقیقه صبح دیروز سه‌شنبه یکی از ماموران کلانتری ولنجک در تماس با بازپرس کشیک قتل دادسرای جنایی تهران اطلاع داد که مرد جوانی هنگام کوهنوردی از پای کوه به دره افتاده و فوت شده است. با دستور قضایی تیمی از ماموران جنایی پلیس آگاهی تهران برای بررسی ماجرا عازم توچال شدند. آنها با حضور در آنجا و بررسی‌های اولیه متوجه شدند نیروهای امداد کوهستان و آتش‌نشانی توانسته‌اند پیکر مرد را که به دره افتاده بود پیدا کرده و از آنجا خارج کنند. همچنین معلوم شد همراه مرد فوت شده همسر جوانش نیز حضور داشته است که به تحقیق از وی پرداختند که او در اظهاراتش گفت: من و شوهرم علاقه بسیاری به کوهنوردی داریم و بیشتر ارتفاعات کوهستانی و قله‌ها را پیموده‌ایم. امروز صبح هم تصمیم گرفتیم برای کوهپیمایی به ارتفاعات توچال برویم که موقع پیمودن بخشی از مسیر ناگهان زیر پای شوهرم خالی و او به پایین ارتفاعات پرت شد. خیلی تلاش کردم او را نجات دهم و مانع سقوطش شوم که نشد. با امدادگران کوهستان تماس گرفتم و کمک خواستم. آنها وقتی آمدند و خود را به محل سقوط رساندند اما بعد از جست‌وجویی چند ساعته با جسد شوهرم روبه‌رو شدند. امیر حسین علیمردان، بازپرس شعبه دهم دادسرای جنایی تهران با تایید این خبر به جام‌جم گفت: ماموران با جمع‌بندی اطلاعات و تحقیقات متوجه شدند مرگ مرد مشکوک نبوده و همسرش درست می‌گوید و این مرد هنگام کوهپیمایی بر اثر حادثه سقوط جانش را از دست داده است.