

华山医院医生吴劲松回忆登顶珠峰经历

“要心存敬畏，也要量力而行”

5月23日,47岁的复旦大学附属华山医院神经外科吴劲松教授成功从北坡登顶海拔8844.43米的珠穆朗玛峰,成为国内首位登顶珠峰的外科医生。他拿出五星红旗,还有印着复旦大学、华山医院、神经外科标识和儿子名字的小旗帜,拍下震撼人心的照片。

已回归工作的吴劲松教授接受了记者的独家采访。他说,作为登山者的梦已圆,但作为医生,攀登医学高峰的梦永不磨灭,探索人脑的征程永不停止。

花16年总算圆梦珠峰

吴劲松的朋友圈里,并没有留下大家期待中的“打卡”;和他聊起登顶的过程,语气也异常平静——就如他留给患者的印象:沉稳、冷静、专业。

登山是吴劲松的业余爱好,他说自己小时候就对雪山充满了好奇。2003年,一部纪录片让他对珠穆朗玛峰产生了向往,萌生登顶的念头,此后便是长达十多年的“准备期”。

身体的训练是最重要的,包括系统学习攀登和对高原的适应训练。吴劲松是神经外科教授,在华山医院,每年都有不计其数的患者在这里等待手术,于他而言,连平日的休息都无法保证,更不要说抽出时间来训练登山了。“我们团队中最快实现梦想的人只用了1年,而我的工作特性使我花了16年。”

吴劲松说,登顶珠峰的线路中,适合业余攀登爱好者的只有北坡中国侧的东北山脊和南坡尼泊尔侧的西南山脊两条常规线路。而从北坡登顶需通过高海拔冰岩混合地形,难度更大。

“除了体力,运气和天气也一样重要。”吴劲松4月随11名队员开启了自己的珠峰进行时,徒步向海拔5300米的珠峰大本营前进,同时开始海拔适应和训练,并等待高空风速和气温最适宜的天气窗口期。这样的窗口期一般每年5月会出现1-2次,今年受印度洋季风法尼的影响,一直到5月下旬才盼来3天的短暂窗口期。5月22日,修路队完成通往顶峰的路绳架设。5月23日凌晨,他随登山队一起从海拔8300米的营地出发冲顶。8300米到顶峰,看上去不过500多米的海拔,却需要花费超过9个小时。5月23日,天气状况良好,吴劲松成功登顶。

在世界之巅想赶紧回家

“人类没有翅膀,珠峰是可以抵达的距离天空最近的地方。”吴劲松说,在山之巅,地平

最爱的山是“华山”

最爱的挑战是手术

回家后,吴劲松接到不少媒体的采访邀约。“我并不想把这段经历无限放大。”吴劲松笑说,珠峰梦达成,不会再“二刷”了,“至于下一个梦想,还是爬爬自家的‘华山’(医院),继续冲刺医学高峰吧!”

吴劲松做的手术也如同攀登珠峰般高难度——打开头颅骨,切除脑瘤。20多年前,他以优异的成绩从上医(现复旦大学上海医学院)毕业,成为一名神经外科医生。“人脑充满奥秘,现在我们对它的认识还非常有限,我始终对它充满了好奇。”吴劲松说,爬珠峰和做高难度脑部手术有共通之处:困难随时出现,都需要拥有强大的意志力,第一时间做出决断,并解决这些棘手的问题;都需要做足一切准备,才可以打消外界的质疑。

2年前,由吴劲松领衔的《基于多模态脑功能定位的脑肿瘤精准手术与放射治疗》项目荣获上海市科技进步一等奖,其精确地识别脑功能区的位置,在手术和放疗时予以保护,从而大大降低患者致残率。在华山医院,已完成数百例“术中唤醒”脑外科手术。

吴劲松说:“有些脑功能监测必须在唤

醒下才能完成,比如脑语言脑功能定位,另外唤醒状态同样有利于运动功能的保护,一边手术一边让患者唱歌、弹琴等,运动障碍可以实时反馈给医生,甚至可以精确到一个指关节的运动障碍。”

在没有禁忌症的前提下,将病人“术中唤醒”,利用神经电生理技术精确定位有关功能区,既可实现切除肿瘤,也可形成脑电极反应的信号图。不久前,吴劲松团队就为一名演奏家实施脑肿瘤手术,术中他要求患者拉小提琴,以保全其演奏功能。在患者的配合下,手术十分成功。

吴劲松还设想,这些脑电信号通过解码和编码研究,可进一步研发脑机接口,也就是实现脑功能的传输与控制。“未来,脑机接口将有巨大的发展前景,可以将芯片直接放入人类的大脑之中用以辅助增强记忆,也可以针对一些病症实现受损脑功能的康复治疗。”吴劲松说。

虽然现在脑机接口技术还不是很成熟,但依然令吴劲松着迷。也许,在这个“梦想”的驱动下,医生未来真的可以把科幻变成现实,让人拥有“超能力”。

本报记者 左妍

共接待362人,其中外籍登山者142人、国内登山者12人、尼泊尔籍夏尔巴登山协作208人。从北坡成功登顶珠峰241人,吴劲松所在的团队是唯一的中国团队,12人全部登顶成功。有2名外籍登山者不幸罹难。而南坡,遇难人数超过了1996年山难时的死亡人数。

“8300米以上登山线路沿途,视线偶尔会触及岩石隐蔽处被安置的早年登山者遗体,其中不乏业内著名的登山者。他们将长眠于此。”吴劲松说,攀登珠峰意味着勇气和体力、天气和运气的多重考验。今年,十多位登山者因体力耗尽而永远留在了山上。很多不了解情况的人嘲笑这些登山者、谴责这些登山者的动机,并把拥堵解读成登山者死亡的原因。吴劲松作为一名亲历者,想把真实的珠峰还

原。在他看来,死亡原因是多方面的,“拥堵不是死亡的唯一原因”。

不可否认,拥堵在一定程度上影响了登山者的行进节奏及高山氧气的合理分配,但吴劲松认为,造成大量登山者死亡的原因还有几点:高海拔登山运动者置身于极端严酷的自然环境中,固有的死亡风险本来就高于常规体育项目。上世纪,珠峰的登顶死亡比例在3%-4%,近年来随着登山线路的成熟,死亡率明显下降,以至于有些业余登山者出现侥幸心理。

其次,去年天气窗口期很长,超过一周,今年南坡发放了过多的登山许可证。数据显示,尼泊尔本登山季总共发放了381张珠峰外国登山客许可证,加上起码一比一的向导配比人数,就有800人左右。恰巧今年又遇上窄窗口期,造成了登山者拥堵。

此外,南坡还出现了一些不够专业的商业探险公司,不论客户是否有资质,一律接待不误,实际上很多不够格的登山者并没有做好准备。这一情况,在我国境内的北坡则要好多得多,登山者的死亡人数并没有超过往年。

高海拔攀登应循序渐进

“人类对自然要心存敬畏,也要量力而行。”吴劲松说,3年前他成功登顶海拔8201米的卓奥友峰,“高海拔攀登应该循序渐进,国内登山者有‘5678’计划(5000、6000、7000、8000米循序攀登计划),这些说的都是经验积累。”

“其实攀登珠峰对我来说就是一个探索自然的梦想。这次在海拔8000多米的地方,我看到了类似山雀一样的鸟类,让我很震撼。是什么力量驱使这些小鸟来到这么高的生命禁区?要是在山下,我永远也不知道山上有什么!”

谈及对珠峰的环境保护,吴劲松说,珠峰环保基金会的成立,可以用一定的经济手段支持登山垃圾的清理工作。近年来,越来越多的登山者也有意识地将自己产生的垃圾带走。不过,除了垃圾,珠峰更面临绒布冰川逐年退缩的迹象。“对珠峰的保护,不仅要规范人类活动,还要科学研究和应对全球变暖所造成的气候变化。”吴劲松表示。

本报记者 左妍



徐汇滨江码头两船碰撞事故初步查明原因

内河船违规追越逆向航行负主要责任



■ 今天上午,肇事船只系泊在杨浦大桥上游位置

本报记者 陈梦泽 摄

本报讯(首席记者 曹刚)昨天19时50分许,在徐汇滨江码头附近水域(龙华弯道),顺流航行的内河船“润x5678”与逆流航行的海船“通x景瑞”轮发生碰撞,导致海船撞击江边步道护栏,撞损部分栏杆,事故未造成人员伤亡。“润x5678”目前停靠杨浦大桥水域113灯浮下游,记者上午在现场看到,其船首左舷有明显的擦痕和凹陷;船长126米,总吨位7029,处于空载状态。碰撞码头的“通x景瑞”轮船首有破损,船舶无泄漏,可继续航行,由海巡船护航前往闵行;其总吨位3206,载有5100吨砂石,船长98.3米。

黄浦海事局指挥中心副主任王亚力介绍,经初步判断,内河船负有事故主要责任。它本应航行在出口航道,在过弯时船位控制不当,开错航道进入逆向航道,同时疏忽瞭望,没有保持和他船的有效沟通。如果类比于道路交通事故,相当于车辆在转弯时试图变道超车,结果开到了逆向车道,与对面驶来的车辆碰撞,导致对方躲避不及撞到路边栏杆。王亚力说,事发水域限速为8节,“事故发生

时,内河船航速约7节,海船航速约6节,两船都没超速,但内河船明显存在判断和操作不当。”

上午接受调查时,船长沈发兵坦言,当时打算在过弯时追越前方一艘小船,也看到了对面航道的海船,但没想到海船在自己航道上完全没有避让。

黄浦海事局综合业务处处长、负责事故调查的成逸平介绍,大型船舶禁止在黄浦江弯道水域追越前方船舶,内河船违反了《上海黄浦江通航安全管理规定》,负有事故主要责任。

成逸平补充说,海船虽然不负主要责任,但是如果在应急措施上做足准备,也有可能不会发生撞击码头的严重后果。“建议大型船舶进入弯道等事故高发水域时,做好备锚措施,必要时可抛锚制动,或有拖轮伴航。即使遇到碰撞事故,也可以将影响降到最低。”

王亚力提醒,船舶在弯道水域一定要航行在规定航道上,谨慎驾驶,加强瞭望,通过高频设备不断广播自身位置,与其他船舶加强联系。“黄浦海事局将重点加强电子巡航的提醒力度与频次,发现航迹可疑的船舶,立即呼叫,确保其航行合规合规;巡航过程中,一旦发现船舶发生机电故障,也会立即检查,情况严重的100%滞留。”