

# Tod in der Arena, Tragik für Millionen

Der Töfffahrer Jason Dupasquier hat am Sonntag auf tragische Weise sein Leben verloren – die Faszination des Risikos als Rebellion gegen die «Vollkasko-Gesellschaft».

Klaus Zaugg

Warum wählt ein kluger junger Mann einen Beruf, bei dem er auf einer Höllenmaschine sitzend mit mehr als 200 Stundenkilometer um die Wette fährt? Er könnte doch eine Karriere als Banker oder Ingenieur machen. Warum übt er einen Sport aus, bei dem er in jedem Training und Wettkampf sein Leben und seine Gesundheit riskiert?

Das sind Fragen, die wir uns nach dem tödlichen Unfall des Motorradrennfahrers Jason Dupasquier stellen. Er wäre am 9. Juli 20 Jahre alt geworden. Er ist ein neuer Name auf einer langen Liste von Männern und Frauen, die in Risikosportarten auf eisigem Schnee oder asphaltierter Piste ihr Leben verloren haben: Jo Siffert, Jochen Rindt, Ayrton Senna, Herbert Müller, Leonardo David, Ulrike Maier, Gernot Reinstadler ...

Aber es gibt noch eine Frage: Woher kommt diese unheimliche Faszination für Töff- und Autorennen, für die Ski-Abfahrt und, nicht zu vergessen, die Lust am Risiko im Freizeitsport? Warum wenden wir uns nicht ab vom gefährlichen Spektakel auf den Rennpisten? Warum schauen wir doch hin? Warum meiden wir nicht konsequent gefährliche, risikoreiche Freizeitbeschäftigungen? Oder noch viel banaler: Warum entfernen wir uns aus dem geschützten Alltagsbereich, aus dem gewohnten Umfeld, um etwas Waghalsiges zu unternehmen, wohlwissend um die damit verbundenen Risiken, um mögliche schwerwiegende gesundheitliche Folgen? Und warum schauen wir, wenn wir etwas weniger mutig sind, im Fernsehen Menschen zu, die sich bei Wettkämpfen in Todesgefahr begeben?

### Nie lebten wir versicherter

Tod und Sterben waren in der vormoderen Zeit Teil des Alltags und der Alltag ein Risiko. Jeder Beinbruch, jede kleinste Infektion konnte den Tod bringen, eine Feuersbrunst oder eine Krankheit den Sturz in die Armut. Diese jahrtausendealte Vertrautheit mit der Schicksalhaftigkeit des Lebens gibt es nicht mehr. Noch nie lebten wir sicherer. Oder besser: versicherter. Und ein endloser Strom von Verboten, Vorschriften und Regeln sorgt dafür, dass diese Sicherheit noch grösser und jedes denkbare Risiko ausgeschaltet oder minimiert wird. Und dafür bezahlen wir viel Geld und nehmen weiterreichende Einschränkungen unserer persönlichen Freiheiten in Kauf. Wir leben im 21. Jahrhundert in unserem Teil der Welt eine «Vollkasko-Gesellschaft».

Aber entspricht die «Vollkasko-Mentalität» unserem wahren Wesen? Der Mensch ist ein Geschöpf, das sich über Jahrtausende in einer feindlichen Umwelt gegen unzählige Widrigkeiten durchgesetzt hat. Der Adrenalinkick, ausgelöst, um im Mo-



Der tödlich verunglückte Töfffahrer Jason Dupasquier.

BILD KEY

ment höchster Gefahr zu überleben, gehört zu unserer Natur. Und seit wir die Herrschaft über die Schöpfung übernommen und die archaischen Zeiten scheinbar hinter uns gelassen haben, sind wir doch nicht zur Ruhe gekommen.

Der englische Philosoph Thomas Hobbes hat schon im 17. Jahrhundert gesagt, der Mensch sei des Menschen Wolf. Wir sind wahrscheinlich tief in unserem Inneren noch nicht bereit für eine langweilige Vollkasko-Gesellschaft.

Früher faszinierten die Menschen tapfere Krieger und mutige Forscher, Männer, die Gefahren trotzten, Feinde zur Strecke brachten, Drachen erschlugen, den Teufel überlisteten oder Meere durchsegelten. Zahllos sind die Heldensagen: von Odysseus, David, der den Goliath tötete, Julius Cäsar, der Gallien eroberte, Marco Polo, der nach China reiste, Robert Scott, der auf der Rückkehr vom Südpol mit seinen Getreuen erorr, Charles Lindbergh, der den Atlantik überflog.

Nicht nur atmen, essen, schlafen und trinken gehören zu den menschlichen Grundbedürfnissen. Oft geht vergessen,

### Der Adrenalin-kick, ausgelöst, um im Moment höchster Gefahr zu überleben, gehört zu unserer Natur.

dass wir ohne Geschichten über Heldengestalten nicht leben wollen. Früher wurden diese Geschichten am Lagerfeuer erzählt.

Heute ist es die Medienindustrie, die unseren Alltag mit Helden bevölkert. Da heute die Drachen erschlagen, Gallien erobert, die Teufel ausgetrieben, die Welt vermessen und der Mond betreten ist, liefert uns vor allem der Sport verlässlich und regelmässig diese Sagenfiguren. Und so sehr uns sportliche Höchstleistungen begeistern – die wahren Helden, die uns faszinieren, sind jene, die sich in Gefahr begeben. Die Höllenmaschinen auf zwei oder vier Rädern steuern, die sich auf Brettern von Bergen herabstürzen. Die ihr Leben riskieren. Bildermaschinen übertragen ihre Taten in unsere Stuben, und wir sehen mit wohligem Schauer zu.

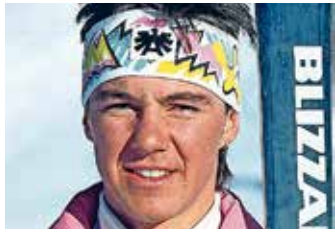
### Das Gefühl, einer Elite anzugehören

So gross das Entsetzen auch sein mag, wir können uns doch nicht aus dieser Faszination befreien. Es ist der passive Adrenalinkick. Und die mutigeren unter uns suchen diesen Kick im richtigen Leben. Sie stürzen sich an Gummiseilen von Brücken

herunter, springen mit Stummelflügeln von hohen Felsen oder rasen viel zu schnell auf zwei oder vier Rädern dahin. Es ist wie eine Rebellion gegen die Vollkasko-Gesellschaft. Die Faszination am Risiko geht einher mit der Beherrschung technischer und natürlichen Grenzwerte, die man erreichen oder gar überschreiten möchte. Weil das so schwierig ist, weil das so gefährlich ist, weil das viel Mut erfordert, weil das einer ganz zähen und systematischen Arbeit bedarf, und weil das Gefühl, zu einer ganz kleinen Elite zu gehören, ein sehr berauschendes Gefühl ist, gibt es riskanten Freizeitsport und riskanten Profisport.

Werden Freizeit-Risikosportler von den Schwingen des Schicksals gestreift, so lesen wir irgendwo ein paar Zeilen. Namenlose, einsame Tragik. Helden werden nur jene, die an der Schwelle zu einer grossen Karriere das Wagnis eingehen, mit dem Schicksal einen Vertrag abzuschliessen. Dieses Schicksal kann Berühmtheit und Geld einbringen. Aber im Nu alles wieder wegnehmen. Innert einer Sekunde. Wie bei Jo Siffert. Oder bei Jason Dupasquier. Tragik für Millionen.

## Tragisch verunglückt: Diese Spitzensportlerinnen und -sportler teilen das Schicksal von Jason Dupasquier



### Gernot Reinstadler Skifahrer

Vor 30 Jahren starb der damals 21-jährige Österreicher nach einem Unfall im Ziel-S der Lauberhornabfahrt. Seine Ski verkanteten, Reinstadler flog mit hoher Geschwindigkeit in das grobmäschige Fangnetz. Dabei verfang sich eine Skipitze im Netz, was zu einer Beckenspaltung und damit zusammenhängenden Gefässverletzungen und hohem Blutverlust führte.



### Ulrike «Ulli» Maier Skifahrerin

Ulrike «Ulli» Maier verstarb 1994 nach einem Unfall auf der Kandahar-Abfahrt in Garmisch-Partenkirchen. Auf der Traverse vor dem Zielhang verschnitt es der 26-Jährigen bei 105 km/h den rechten Ski, wonach sie bergauf stürzte. Sie prallte auf einen mit Strohballen abgedeckten Schneekäil. Durch die Wucht des Aufpralls wurden Halswirbelsäule und Rückenmark durchtrennt.



### Jo Siffert Formel-1-Pilot

1971 kommt es in Brands Hatch zum tödlichen Unfall des 35-jährigen Schweizer F1-Piloten. Siffert kommt in der 16. Rennrunde in der Hawthorn-Kurve von der Strecke ab, schleudert in eine Böschung. Beim Aufprall wird der seitliche Benzintank aufgerissen, der Wagen überschlägt sich und kracht mit den Rädern nach oben auf. Siffert verstirbt noch auf der Unfallstelle.



### Florijana Ismaili Fussballerin

Die Nationalspielerin verunglückte 2019 bei einem Badeunfall im Comersee. Gemeinsam mit einer Freundin war die 24-Jährige auf einem Boot unterwegs. An einer besonders tiefen Stelle sprang Ismaili ins Wasser, tauchte aber nicht mehr auf. Erst nach vier Tagen konnte ihre Leiche in über 200 Metern Tiefe geborgen werden. Die Ursache für den Todesfall war ein Atemstillstand.



### Ueli Steck Extrem- und Speedbergsteiger

Der Schweizer Extrem- und Speedbergsteiger verunglückte mit 40 Jahren Ende April 2017 bei einer Akklimatisierungstour am Mount Everest. Steck wollte innerhalb von 48 Stunden den Mount Everest und anschliessend den Lhotse erklimmen. Auf einer Erkundungstour zwischen zwei Lagern, auf einer Höhe von rund 6600 Metern, stürzte Steck rund 1000 Meter in die Tiefe.

Über den Wolken Markus Müller über staatliche Flugzeugentführung und warum Trasadingen fehlt

# Neue dreiste Bedrohung des Luftverkehrs

In den Siebzigerjahren schreckten Bombenattentate auf Flugzeuge und Entführungen mit Geiselnahmen die Welt auf. Auch die Swissair war davon betroffen. Über Würenlingen brachte eine Bombe eine Coronado auf dem Flug nach Tel Aviv zum Absturz. Eine DC-8 wurde auf dem Flug nach New York nach Jordanien entführt. Nach bangen Tagen wurden Crew und Besatzung freigelassen und das Flugzeug gesprengt. Mit technischem Fortschritt, konsequenten Röntgen von Fracht und Gepäck, rigorosen Sicherheitskontrollen und internationalen Standards sowie Absprachen konnten diese schlimmen Ereignisse eingedämmt werden. Ein Schock war der Anschlag aus der Luft auf das World Trade Center in New York. Seither ist das Cockpit mit einer Panzertüre verschlossen und kann nur von den Piloten geöffnet werden.

Die kürzlich erzwungene Landung in Minsk, im Prinzip eine staatlich angeordnete Entführung, ist eine neue Dimension von Luftpiraterie, die man kaum für möglich gehalten hat. Ein Staat missbraucht seine Polizeihohheit entgegen den Abmachungen im ICAO-Abkommen von Chicago und macht den Auftrag der Crew, die ihr anvertrauten Passagiere heil ans Ziel zu bringen, zunichte. Die ins Spiel gebrachte ominöse Bombe an Bord ist zu unglauwürdig, um die Piloten zur unplanmässigen Landung bewegt zu haben. Vor allem weil der Zielflughafen Vilnius viel näher und die Landesgrenze nur gerade zwei Flugminuten entfernt war. Bewegten Kampffjets die Piloten zur Umkehr oder hat hinten herum ein Deal stattgefunden? Sollte die erwähnte Mig-29 die Boeing tatsächlich mit einem Abfangmanöver zur Landung in Minsk gezwungen haben, blieb den Piloten keine Wahl, und auch die internationalen Abkommen sehen in einem solchen Fall vor, dem Kampfjet zu folgen. Wenn man ein bewaffnetes Kampfflugzeug gross im Cockpitfenster sieht, stockt einem schon der Atem. Im Rahmen von Testflügen als technischer Pilot für SR Technics, bot ich der Schweizer Luftwaffe jeweils an, uns – selbstverständlich ohne Passagiere an Bord – für Abfangübungen zu benutzen. Die Militärpiloten konnten sich so einem Grossraumflugzeug, darunter Maschinen aus Venezuela, Nigeria, Bangladesch, Ghana, den Philippinen oder



USA, nähern. Die hinter uns stehenden ausländischen Piloten und Ingenieure hingen jeweils gebannt an den Fenstern. Die koordinierten Begegnungen über den Alpen waren für alle Beteiligten spannend, lehrreich, eindrücklich und machten viel Spass.

### Froh, wieder in der Luft zu sein

Bis anhin wurde angenommen, dass sich auch totalitäre Regierungen an die internationalen Regeln halten und man ihren Luftraum sicher passieren kann. Hingegen muss man nach Verlassen des Flugzeugs eher mit Unannehmlichkeiten rechnen. Sei es bei der Einreisekontrolle, wenn Beamte mit den Ausweisen eines Crewmitglieds für längere Zeit verschwinden oder dieses sogar isolieren. Auch willkürliche Kontrollen während des Aufenthalts sind möglich. Es empfiehlt sich deshalb, in gewissen Ländern nur in Gruppen aus dem Hotel zu gehen. Wenn sich Vorkommnisse häufen oder die Destination als gefährlich beurteilt wird, steigt die Crew gar nicht erst aus. Etwa in Lagos, wo die Besatzung erst in Accra gewechselt wurde oder auf dem Teheran-Flug, wo eine vollständige Crew mitgeführt wurde für den Rückflug. Es kommt auch

### «Wenn man ein bewaffnetes Kampfflugzeug gross im Cockpitfenster sieht, stockt einem schon der Atem.»

ein mulmiges Gefühl auf, wenn eine schwer bewaffnete Patrouille durch die Kabine geht und die Passagiere mustert oder die Startbewilligung unbegründet auf sich warten lässt. Die Erleichterung kommt in solchen Ländern erst wirklich, wenn die Gashebel angeschoben und das Fahrwerk eingezogen werden kann. Ein ganz anderes befreiendes Gefühl kommt nach dem Start in Delhi und Mumbai im Steigflug auf, das aber mit den Umweltproblemen dieser riesigen Metropolen zu tun hat. Während des Aufenthalts hat man sich an den belastenden Smog gewöhnt, und erst im Steigflug, meist bei etwa zehntausend Fuss, atmet man plötzlich wieder viel freier, und auch die Sicht ist wieder viel besser. Zuhause beim Kofferauspacken riecht man es dann wieder.

### Ein Stück Heimat ist weg

Tausendmal war die Freigabe zum Flugfunkfeuer Trasadingen (TRA 114.5 MHz) die Erlösung von einem langen Nachtflug und die Aufforderung, nochmals alle Aufmerksamkeit zu mobilisieren für die Landung in Kloten. Es war ein Nachhausekommen nach einem kürzeren oder längeren Auslandsaufenthalt, nach Flügen über andere Kontinente,

nach Leben in anderen Kulturen, eben die Ankunft in der Heimat. Bei schönem Wetter kann man unten den Randen, den Rheinfluss und das eigene Haus im Klettgau sehen. Bei geschlossener Wolkendecke stellt man sich die bekannte Landschaft vor, und bei Nebel schimmert die Lichtverschmutzung der Stadt Schaffhausen durch. Jedem Linienpiloten, der je in Kloten landete oder Europas meist beflogene Luftstrassenkreuzung im Klettgau überflog, war Trasadingen ein Begriff. Am 4. Mai wurde das legendäre Funkfeuer nach 30 Jahren zuverlässigem Betrieb demontiert. Neue Technologien, welche Navigieren mittels Satelliten ermöglichen, machen den Sender überflüssig. Damals aber waren diese sogenannten Drehfunkfeuer, in der Fachsprache VOR (VHF-Omnidirectional-Range) ein revolutionärer Fortschritt in der Flugnavigation. Er gab dem Flugverkehr eine grössere Unabhängigkeit vom Wetter und erlaubte die Luftstrassen intensiver zu nutzen mit kleineren Abständen zwischen den Flugzeugen. Mit den empfangenen Signalen im UKW-Bereich kann der Pilot mit dem entsprechenden Empfangsgerät und Anzeigeelementen seine exakte Position bestimmen und die von der Navigationshilfe ausgehenden Luftstrassen oder Anflugrouten auf Flugplätze abfliegen. Die Frequenz musste anfänglich manuell eingegeben werden und mit dem permanent ausgesendeten Morse-Identifikationssignal akustisch verifiziert werden. «Lang, kurz-lang-kurz, kurz-lang» für TRA. Moderne Navigationscomputer wählen die Stationen selbstständig an.

Markus Müller

Linienpilot und Kantonsrat



Anzeigen

IMMOBILIEN/KAUF

SCHAFFHAUSEN

55 Jahre

1966

2021

**KAWO**

SERVICES AG

SCHAFFHAUSEN ZÜRICH BASEL ST. GALLEN

- HAUSWARTUNG
- UNTERHALTSREINIGUNG
- GRAFFITIENTFERNUNG

KLEINBUCHBERGWEG 10 CH-8200 SCHAFFHAUSEN  
T +41 52 625 18 18 info@kawo.ch www.kawo.ch

# Traumhaus gesucht?



immo.shn.ch

Jetzt 1 Monat kostenlos testen!

**SN Digital – das kompakte Abo.**

Jederzeit alle News der Region. Für nur 12 Franken im Monat. Alle Infos unter [shn.ch/sndigital](https://shn.ch/sndigital)