

CHINA

DIE FREIHEIT DER HIMMELS- STÜRMER

Der Luftraum über China wird streng kontrolliert, privates Fliegen ist nur wenigen vorbehalten. Einige Hobbybastler wagen es trotzdem: Pioniere mit selbst gebauten Fluggeräten und Mut zum Wahnsinn

Text: Xifan Yang, Fotos: Xiaoxiao Xu



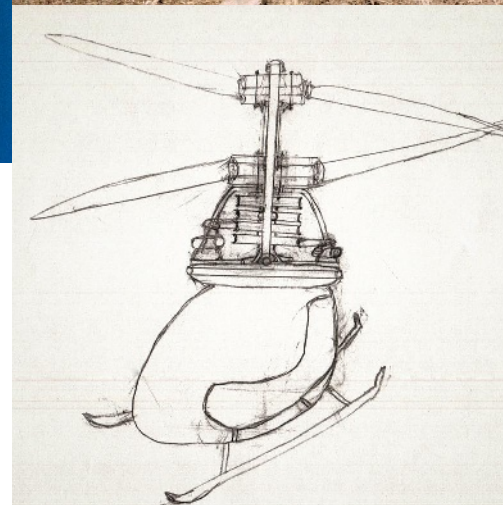
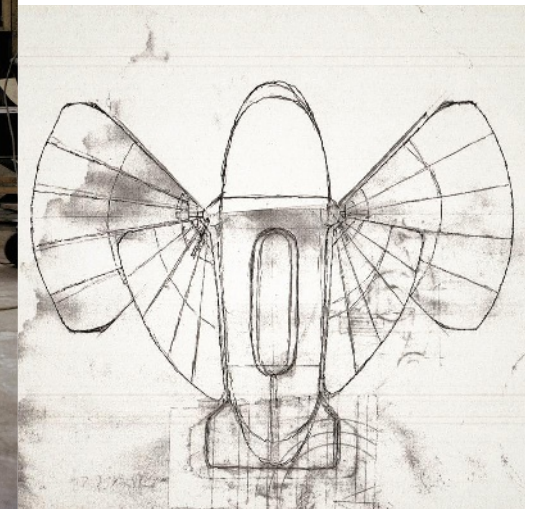
»Ich kann nicht erklären, warum ich unbedingt fliegen will«, sagt Wang Qiang. »Vielleicht ist es einfach ein Teil der menschlichen Evolution: Reiten, Fahrradfahren, Autofahren, Fliegen«



Für das spartanisch
ausgestattete Flugzeug
»Wang Qiang 2« hat der
Erbauer 20 000 Renminbi
ausgegeben, umgerechnet
2500 Euro. Viele Bastler
investieren ihr gesamtes
Vermögen in ihr Hobby



In der Fabrik von He
Dongbiao (l.) entstehen
Bausätze, aus denen die
Käufer dann ihren eigenen
Helikopter montieren.
Zhang Dousan (u.) experi-
mentiert in Zeichnungen
auch mit Fluggeräten, die
mit Flügeln schlagen: »Ich
liebe kreative Arbeit. Ich
will etwas Neues schaffen«



E

ES SOLL DER TAG seines Wunders werden, dieser 1. Oktober 2017, hofft Su Guibin. Noch wenige Monate zuvor hatte ihn die Lähmung in den Rollstuhl gezwungen, und noch an diesem Morgen schüttelten heftige Krampfanfälle seine Waden.

Doch nun, kurz nach 14 Uhr, leichter Wind, die Sonne scheint über den Maisfeldern, setzt Su seinen Pilotenhelm auf. Er humpelt über die 400 Meter lange Graspiste auf dem Ackerland. Den rechten Fuß zieht er hinter dem linken her, als wäre dieser beschwert von einem Stein.

Dort, wo die Piste beginnt, steht ein Apparat, auf dem Su Guibins gesamte Hoffnung ruht und der das Wunder an diesem Tag vollbringen soll. Das Ding erinnert an einen Vespa-Motorroller mit hochfliegenden Träumen: elegante

WO DIE BASTLER LEBEN



runde Schnauze in Retro-Beige, zwei Sitze. Und ein Rotor an einem senkrechten Gestänge.

Der Apparat ist ein Tragschrauber, den Su Guibin selbst entworfen und zusammengeschraubt hat. Su hebt seine Beine ins Cockpit. Orangefarbene Plastikfahnen markieren die Startbahn. Maschine einschalten, Hände an das Steuer, fester Tritt aufs Gaspedal. Ungelenk ruckelt die Flugvespa über das Gras. Sus Atem stockt.

Herzrasen.

Kann er es noch? Flatternd kommen die Rotoren in Fahrt, die Führerkabine wird kräftig durchgeschüttelt. Sus Blick ist fest auf den Horizont gerichtet, volle Konzentration voraus.

Fast drei Jahre lang war Su „ein toter Mann“, hatte er erzählt. Nach einer Wirbelsäulenverletzung nicht fähig zu fliegen. Sechs Monate lang lag er im Bett, weitere zwölf saß er im Rollstuhl.

Sein rechtes Bein zittert auf dem Gaspedal, die Flugvespa kipzelt nach links und rechts.

Wird Su abheben?

NUR DIE ELITE FLIEGT PRIVAT

NATÜRLICH IST ES WAHNSINN und außerdem verboten, was Su Guibin treibt. Er hätte fast sein Leben verloren bei dem Versuch, mit selbst gebastelten Flugobjekten den Himmel zu erobern, und hat Tausende Euro Strafe bezahlt. Privates Fliegen ist in China nur einer reichen Elite vorbehalten, und auch das erst seit wenigen Jahren. Der chinesische Staat könnte zwar bald Taikonauten zum Mond schicken, baute riesige Flughäfen, will mit eigenen Passagiermaschinen Boeing und Airbus Konkurrenz machen – doch der ganz private Hobbyflug ist den Behörden höchst suspekt.

Zu sehr ist der Traum vom Fliegen noch immer mit dem Traum von Freiheit verknüpft.

Doch Su Guibin ficht das nicht an. Seinen Privatflugplatz, vier Fußfallfelder groß, findet man am Ende einer Schotterstraße hinter dem 1000-Seelen-Örtchen Shijiao, eine Autostunde



Su Guibin kollidierte 2014 bei einem missglückten Landeversuch mit einem Telegrafmast. Die Ärzte sagten, er sei womöglich für immer gelähmt – doch Su Guibin weigerte sich, aufzugeben

Jin Shaozhi legt vor dem Flug noch ein letztes Mal Hand an das Flugzeug. Die meisten Konstrukteure sind auf sich allein gestellt – und suchen bei Fragen in Internetforen Rat von Gleichgesinnten



Als Flugzeugwerft dient Jin Shaozhi eine Lagerhalle. Dort parkt auch »Sky Horse«, in dem der Eigentümer Probe sitzt. Jin Shaozhi hat schon Flugzeuge nach dem Bauplan von Modellfliegern konstruiert: einfach alle Teile sechsfach vergrößert von Hand nachgebaut



Unter der Woche arbeitet Jin Shaozhi in seiner Privatklinik; am Wochenende widmet er sich seinen Flugzeugen. Er sagt, er wolle auch mit 90 Jahren noch fliegen



westlich der „Weißen Wolke International“ – so heißt der neue Flughafen der Millionen-Megacity-Region Guangzhou im Perlflussdelta.

Mitten durchs Maisfeld hat der Mähdrescher akkurat eine 400 Meter lange Piste gezogen. Ein Hangar, zusammengeagelt aus blauem Wellblech. Zwei Wohncontainer und ein zum Campingwagen umfunktionierter Minibus, ein haushoher Wassertank. Ein achtköpfiges Team aus bezahlten Helfern und Fans, drei dösende Welpen im Staub: Das ist Su Guibins Reich. Die Lage des improvisierten Flugplatzes neben dem Fluss ist ideal – die breite Sandbank bietet sich an für Notlandungen.

Su trägt Tarnfleck und Pilotenbrille. Trotzdem wirkt der 40-Jährige nicht wie ein Draufgänger: Sein Händedruck ist weich, sein Lachen verhuscht. Fängt er an zu sprechen, schwingt in seiner Stimme jedoch leiser Triumph mit, und seine Augen blitzen. Der schüchterne Mann hat einen erstaunlichen Willen.

Su Guibin will fliegen, obwohl Familie und Freunde ihn mit allen Mitteln davon abhalten wollen. Er entwirft und baut Tragschrauber, obwohl er nicht einmal die Mittelschule abgeschlossen hat. Natürlich besitzt er auch keinen Pilotenschein.

Der Hangar auf Su Guibins privater Flugzeugwerft hat etwa die Größe einer Turnhalle. Su und sein Team stellen fast alle Bauteile selbst her, Rotoren, Kabinen, die Verkleidung; bloß die Motoren importiert er aus Deutschland. „Das sind die sichersten“, sagt er.

Stanzmaschinen und Laserschneider stehen bereit, überall liegen Reifen, Drähte und Werkzeug verstreut. Am Abend sitzen die Erfinder auf bunten Plastikstühlen beisammen und schlürfen Reissuppe mit Fisch. Danach wird weiter gehämmert, gefräst und gelötet bis spät in die Nacht.

„Meine Frau wollte schon mehrmals die Scheidung einreichen“, erzählt Su Guibin. Jahrelang kam er in zerrissener, ölverschmierter Kleidung und mit Prellwunden nach Hause. Wenn er denn überhaupt nach Hause kam; meist verbrachte er die Nächte in der Garage.

2012 entkam Su Guibin das erste Mal knapp dem Tod: Gemeinsam mit anderen Hobbypiloten hatte er seinen selbst gemachten Tragschrauber knapp 2000 Kilometer weit auf dem Autoanhänger in die nördliche Provinz Ningxia gekarrt. Dort, in einem weitgehend menschenleeren Gebiet, wollte er mit seinem Apparat auf 5000 Meter steigen. Als der Höhenmesser 4850 Meter anzeigte, versagte das Sauerstoffgerät, die Außentemperatur lag bei minus 40 Grad Celsius. Su Guibin musste notlanden und kam gerade so heil davon.

Der nächste verhängnisvolle Flug im November 2014 endete verheerend. Su Guibin war zu Besuch bei einem Bastler in Jiangsu. „Teste doch mal mein

Fluggerät“, forderte der Kollege ihn auf. Während der Landung krachte Su Guibin in einen Telegrafmast.

Er überlebte schwerverletzt mit einer Wirbelsäulenverletzung. „Sie sind jetzt querschnittgelähmt“, sagte der Arzt im Krankenhaus. Mit der Fliegerei schien es endgültig vorbei zu sein. Seine Frau schluchzte am Krankenbett: „Siehst du, was du dir angetan hast!“

Su wälzte sich im Bett. Selbst das Sitzen bereitete Schmerzen. Zweimal habe er sich im Krankenhaus umbringen wollen, erzählt er. „Einmal hatte ich das Messer schon in der Hand. Einmal wollte ich mich aus dem Fenster stürzen. Aber dazu fehlte mir die Kraft in den Armen.“

Im Rollstuhl dachte er sehnsüchtig an das schöne, flirrende Gefühl, das er empfand, als er seinen ersten Flieger zusammenschraubte. Alles war seinerzeit im Fluss gewesen. Sein Kopf war heiß angelaufen, bis er geglaubt hatte, Fieber zu haben. Tagelang hatte er vergessen zu schlafen und zu essen, bis seine Frau ihn schließlich fluchend aus der Garage zerren musste.

EIN TRAUM VON FREIHEIT

ER HABE schon als Kind davon geträumt, frei wie ein Vogel zu sein, erzählt Su Guibin. Seine Eltern zogen ihn in einem Dorf zwischen Reisfeld und Fischteich groß. Mit 17 ging er in die Großstadt nach Guangzhou und machte eine Ausbildung zum Mechaniker. Sein erster Job war es, Aufzüge in den Hochhäusern zu installieren, die an jeder Ecke in die Höhe schossen. Auf Montage in den Schächten schlotterten ihm die Knie: Su Guibin litt unter fürchterlicher Höhenangst.

„Genauso hasse ich es übrigens, als normaler Passagier zu fliegen“, erzählt er. Mit Hunderten Fremden über Stunden eingepfercht in einer riesigen Metallröhre zu sitzen und 10 000 Meter in die Tiefe zu starren – „das hat mit Fliegen nichts zu tun.“

Denn beim Fliegen, erklärt Su, gehe es im Wesentlichen um Kontrolle. Um die Freiheit, das Steuer jederzeit in jede

Die meisten Bastler bleiben ewig am Boden, doch ihre Träume sind nicht kleinzukriegen: Yuan Xiangqiu aus der Provinz Zhejiang hält seine Sehnsucht mit Modellflugzeugen wach und taufte sein Enkelkind »Morgenflug«



Richtung ziehen zu können, hoch und runter, rechts und links, im Kreis und um die eigene Achse. Den Flugwind zu spüren. So paradox es klingt: „Das Fliegen hilft mir, meine Höhenangst zu überwinden.“

Und was gibt es Schöneres, Befreieres, als seine Ängste zu besiegen?

Deswegen jagt Su Guibin an diesem Nachmittag des 1. Oktober 2017 mit seinem Eigenbau-Tragschrauber über die Piste und hält den widerspenstigen Steuerknüppel fest. Das Ende der Piste kommt näher, wird sie reichen?

MUT WIRD IN CHINA NICHT GEFÖRDERT

SU GUIBIN ist nicht der Einzige, der seinem Traum vom Fliegen mit den eigenen Händen eine Form gegeben hat. Bei Weitem nicht: Hunderte Hobbybastler schrauben, überall in China, in Scheunen, Kellern, Garagen an Fluggeräten.

Ortswechsel, ein 90-Minuten-Flug nach Hangzhou in der östlichen Provinz Zhejiang, Zugfahrt mit rund 300 Stundenkilometern in die Kleinstadt Jiangshan. Dort wartet Xu Bin in einem klapprigen Honda am Bahnhof.

„Wir Chinesen werden von klein auf darauf getrimmt, nicht über die Stränge zu schlagen. Uns nichts zu trauen“, sagt Xu Bin auf der Fahrt in sein Dorf. „Nicht im Dreck spielen. Nicht nass werden. Nicht auf Bäume klettern.“

Eltern hüten ihre Kinder wie rohe Eier. Bloß kein Risiko. Vielen Chinesen galt Schwimmen bis vor Kurzem als eine Extremsportart. Auch heute noch sind die meisten Becken in China nicht tiefer als 1,5 Meter.

„Warum willst du dein Leben aufs Spiel setzen? Kannst du damit Geld verdienen?“, fragte auch die Familie von Xu Bin: „Was ist der Sinn der Fliegerei?“

„Was ist der Sinn des Lebens?“, fragte Xu zurück.

Xu Bin ist stolz darauf, einer der frühen Pioniere der Hobbybastler zu sein. „Chinas erstes Museum für zivile Luftfahrt“ steht in geschwungener Kalligrafie über dem Eingang einer alten Fabrikhalle, in der Xu seinen Werdegang

dokumentiert. Noch immer hängt an dem Schild eine vergilbte rote Schleife von der Eröffnung vor drei Jahren.

Xu hat den Ort geschickt gewählt, neben einer Raststätte, die Busgruppen passieren müssen auf dem Weg in ein Touristendorf, wo einst Maos Vorfahren gelebt haben sollen. Ursprünglich hatte er sogar vor, umgerechnet einen Euro Eintritt zu nehmen. Weil kaum jemand bereit war, zu bezahlen, hat er den Plan dann doch verworfen.

Sein privates Museum ist Werkstatt, Hangar und Präsentation seines Lebenswerks in einem. In der Mitte der Halle steht das erste selbst gebaute Modell, mit dem er jemals geflogen ist: ebenfalls ein Tragschrauber, Baujahr 2005, nicht ganz so elegant wie Su Guibins Flugvespa, eher wie ein überdimensioniertes Lego-Modell.

Xu Bin und Su Guibin kennen sich seit Mitte der 1990er Jahre, als die ersten Nerds sich in dem Onlineforum „Freunde des Fliegens“ zusammenfanden. Heute sind sie befreundet, kommunizieren beinahe täglich auf WeChat und überlegen, gemeinsam etwas auf die Beine zu stellen. Wie Su Guibin ist Xu Bin von sympathischem Größenwahn besessen, tritt aber ganz anders auf: Während Su Guibin im Stillen mit Präzision und eisernem Willen an möglichst perfekten Apparaten feilt, wirkt Xu Bin wie ein Junge, der es liebt, seine Spielzeuge zu zeigen. Die Tragschrauber, die er ausstellt, sind quietschbunt und mit Comicfiguren bemalt, sie heißen „Tigershark“ und „Letter Bee“.

Xu Bin ist 43, ein eher kleiner Mann mit rundem Bubengesicht. In schwarzem Nylonanorak und luftigen Sneakers führt er Besucher durch seine Halle, zu den Fotos an der Wand, die mit Klebefilm und Stecknadeln befestigt sind und sein Leben dokumentieren.

Auf einer Schautafel hat Xu Bin seine Heldengeschichte festgehalten: Seine Eltern führten einen kleinen Mechanikbetrieb. Mit 20 setzte er sich in den Kopf, einen Helikopter zu bauen. Die Kabine des ersten Prototyps war aus Altmetall zusammengeschustert, die Rotoren bestanden aus Holz, mit Seilen verschnürt. Vom Testflug blieb



Xu Bin hat ein privates Museum für Fluggeräte eröffnet. Eines Tages, hofft er, wird er vor dem Gebäude eine Flugschau abhalten

ihm nur das laute Gelächter seiner Klassenkameraden in Erinnerung.

Zwölf Jahre später, 2006, hob er endlich vom Boden ab und flog bis in 1000 Meter Höhe. Der Jungfernflug dauerte 25 Minuten, länger reichte die Tankfüllung nicht.

HUNDERTE SUCHEN RAT BEI XU BIN

XU BIN HATTE SICH einen Leitspruch zu Herzen genommen, den Reformpolitiker Deng Xiaoping für den Aufstieg Chinas ausgegeben hatte: „Langsam beim Überqueren

des Flusses von Stein zu Stein vortasten.“ Xu recherchierte Hunderte Stunden im Internet. Er vergrub sich in Büchern über Luftfahrtpioniere wie Otto Lilienthal, Charles Lindbergh und den Spanier Juan de la Cierva.

So kam er auf die Idee, sich an einem Tragschrauber zu versuchen – der technische Vorläufer des Hubschraubers, entwickelt in den 1920er Jahren von de la Cierva. Bei diesem Typ wird der Rotor nicht durch den Motor, sondern durch den Fahrtwind in Drehung versetzt. Das macht die Konstruktion einfacher, dafür kann der Tragschrauber nicht senkrecht starten und landen.

Überhaupt bergen Start und Landung das größte Unfallpotenzial. Das lernte Xu Bin – wie auch sein Freund Su Guibin – auf die harte Tour. Xu baut Ultraleichtgewichte aus Aluminium, die meisten seiner Tragschrauber wiegen weniger als hundert Kilogramm und kosten in der Herstellung kaum mehr als 13 000 Euro. Der Nachteil: Der schwere Rotor kippt das Gestell auf dem Rollweg leicht aus der Balance. Xus Lösung: Er hängt den Flieger an ein Seil und lässt ihn beim Start von einem Pick-up anziehen.

Xu Bin startet auf entlegenen Feldwegen und in unbewohnten Tälern, dort, wo ihn niemand sieht. „Schwarzflieger“ nennen die Chinesen Hobbypiloten wie ihn und seinen Tüftler-Freund Su Guibin.

Wie viele von ihnen gibt es in China? Etwa 10 000 Flugbegeisterte treiben sich in den einschlägigen Internetforen herum, vermutet Xu Bin.

Mehrmals in der Woche schreiben Bewunderer ihn auf dem chinesischen Chat-Portal WeChat an: Ob sie von ihm lernen dürfen? Aus allen Ecken Chinas pilgern sie nach Jiangshan und mieten sich für ein paar Nächte in der Pension ums Eck ein.

Einige von ihnen sind wohlhabende Unternehmer, die mit einem coolen Spielzeug vor Geschäftsfreunden prahlen wollen. Andere sind „Laobaixin“, also einfache Leute wie Herr He, ein Mann Ende 30, Nudelimbissbetreiber aus Sichuan, der mit schwerem Provinzakkzent spricht und in Xus Werk-

statt eifrig Maße nimmt und Handyfotos schießt.

Wie viele von den 10 000 fliegen tatsächlich?

„Ein paar Hundert schaffen es, einen Prototyp zu bauen. Davon kenne ich nur etwa ein Dutzend, die ihre Modelle zur Flugtüchtigkeit gebracht haben“, schätzt Xu Bin.

PIONIERE AUF EIGENE GEFAHR

EIGENTLICH, finden Xu Bin und Su Guibin, sollte das Fliegen in China ein ganz normaler Freizeitsport werden, wie im Westen. Der Staat ist bisher unentschlossen, wie er mit den Schwarzfliegern umgehen soll. Wie Xu Bin und Su Guibin haben etliche der Pioniere jeweils bereits Tausende Euro Strafe gezahlt. Doch so richtig ernst nehmen es die Luftfahrtbehörden auch nicht mit der Kontrolle.

Drei einfache Regeln gelte es als Schwarzflieger zu beachten, sagen die beiden, dann drücke der Staat ein Auge zu: Fliege nie in Gebieten, wo Hochhäuser stehen, halte dich von Militärflugplätzen fern und bleibe möglichst unter 200 Meter Höhe – darüber fängt das Revier der Kampfflieger an.

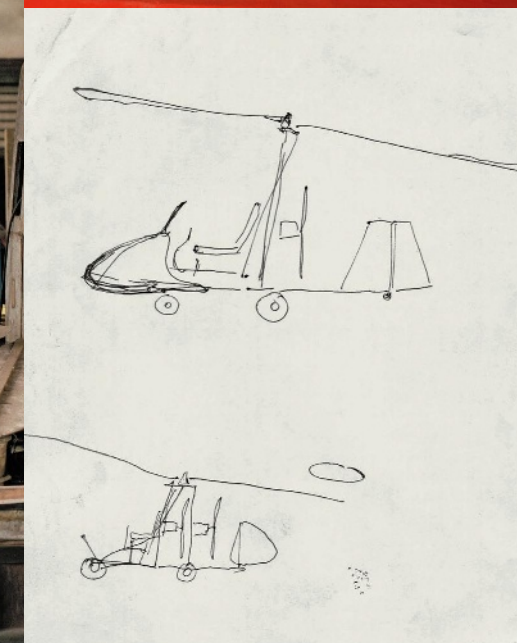
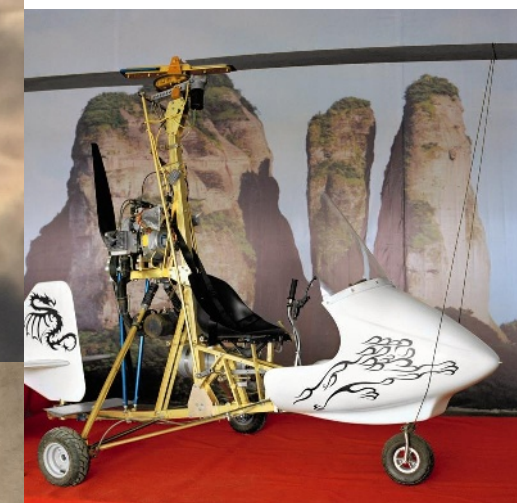
Und doch ist der Pioniergeist einfacher Chinesen der kommunistischen Führung nicht geheuer. Beim Interview mit Xu Bin in Zhejiang sind Aufpasser der örtlichen Propagandabehörde dabei. Sobald das Gespräch auf Gesetze kommt, weichen die Erfinder aus. Auf dem Weg von der Produktions- in die Innovationsgesellschaft ist China zwar auf Mutige wie Xu Bin und Su Guibin angewiesen. Gleichzeitig fürchtet die Regierung in Beijing die Eigeninitiative und Kreativität der Bürger: Allzu viel Selbstbestimmung mündet in gesellschaftliches Chaos, so eine alte Sorge der Partei.

Xu Bin und Su Guibin betonen, dass sie ihre Tragschrauber bislang nicht verkaufen, sondern nur an andere Liebhaber „weitergeben“ – auf eigene Gefahr. Beide arbeiten ohne Lizenz oder Zertifikate und ohne Versicherungsschutz: Keine Versicherung in China



Frühe Modelle führten zu Fehlschlägen und Abstürzen, inzwischen aber hat Xu Bin die Steuerung seines Tragschraubers im Griff

Seine Fluggeräte baut Xu Bin aus Altmittel und Restteilen – aus denen schnittige Konstruktionen entstehen wie der »Weiße Drache«





käme bei der unscharfen Gesetzeslage auf die Idee, todesmutigen Amateurpiloten Policen anzubieten.

Der bislang schwerste Unfall in der Szene ereignete sich im Jahr 2015, als der Bekannte eines anderen Bastlers aus Zhejiang von einem rotierenden Propeller erfasst wurde. Der Mann verblutete noch auf dem Feld. Der Bastler zahlte eine hohe Entschädigung an die Angehörigen, seither ist er ruiniert. Seine Familie lässt ihn nun bei Tag nicht mehr aus dem Haus. Sie hat Angst, der Bastler könne womöglich weitermachen mit der Fliegerei.

Obwohl er erst seit Kurzem wieder gehen kann, denkt Su Guibin, der stille Erfinder aus dem Perlflussdelta, schon zwei Schritte weiter. In von Landflucht geplagten Gegenden könnten seine Tragschrauber Pflanzenschutzmittel über Feldern versprühen, um Arbeitskräfte zu ersetzen. Händler könnten sie nutzen, um entlegene Bergdörfer zu beliefern. Er will nun Kleinfluggeräte in Serie bauen, zusammen mit Xu Bin.

»Mein Papa kann Flugzeuge bauen«, sagt Wang Qiangs kleiner Sohn. »Aber wenn ich groß bin, werde ich Raketen bauen«

Von einem Beamten bekam er kürzlich Zuspruch, hinter vorgehaltener Hand: „Was ihr macht, ist illegal“, sagte dieser. „Aber unser Land braucht Leute wie euch.“

Mehr als umgerechnet eine Million Euro hat Su Guibin bisher in seine Leidenschaft investiert. Er hat ein Händchen für Geld, betrieb in seinen Anfangsjahren nebenbei eine erfolgreiche Softwarefirma und handelte mit Immobilien. Die Erfahrung könnte ihm beim Start in die Welt der Privatfliegerei helfen: Su Guibin trifft sich mit Investoren, dreht Werbevideos, schraubt und lötet von Sonnenaufgang bis spätnachts in seinem Hangar.

Wie verkraftet seine Frau das alles, nachdem sie ihn schon einmal fast verloren hat?

Su Guibin erzählt, wie er nach dem Unfall zurück ins Leben fand. Jeder Tag im Bett, klagt er, erschien ihm wie ein verschwendetes Jahr.

18 Monate nach dem Unfall konnte Su Guibin noch nicht einmal Treppen steigen und schmiedete doch schon wieder Pläne. Kurz darauf pachtete er drei Hektar Land und nagelte still und heimlich den neuen Flugzeughangar zusammen, während seine Helfer die Rollpiste verlegten.

Seine Frau wusste von nichts.

DER FLUG AM TAG 1039

DOCH DANN, an diesem 1. Oktober, dem Tag, an dem das Wunder geschehen soll, steht Su Guibins Frau am Rand der Piste und beobachtet mit bangem Blick, wie ihr Mann auf das Ende der Piste zurollt. Abhebt.

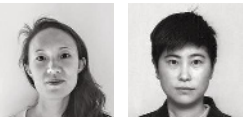
Fliegt.

Su Guibin zieht den Steuerknüppel an, blickt auf den Fluss, der unter ihm vorbeizieht.

In seinem WeChat-Profil postet er nach der Landung ein Foto aus der Vogelperspektive, aufgenommen in 200 Meter Höhe: Die Felder sehen aus wie mit dem Lineal gezogen, über den Bergen hängen weiße Tupfen, wie an den Himmel gepinnt.

„Tag 1039“ notiert Su Guibin unter dem Bild. 1038 Tage, fast drei Jahre, hatte er den Boden nicht verlassen. Seit diesem 1. Oktober, dem Tag des Wunders, ist er zurück im Leben.

Seine Frau steht an der Startbahn, weint und flucht. Diesmal vor Glück. ☹



Eigentlich hatten die Hobbybastler der GEO-Autorin **XIFAN YANG** versprochen, sie auf einen Probeflug mitzunehmen, doch dann kamen das Wetter und die Behörden in die Quere.

Fotografin **XIAOXIAO XU** sagt über ihre Fotografie: „Mich interessiert vor allem das Surreale in der Realität.“