

高尔夫、跑车玩腻了，飞机成富人新宠

中国已有约 200 架私人飞机；由于低空领域尚未开放，多为非法飞行

□据《广州日报》

7月7日晚8时至9时，杭州萧山国际机场近20个航班因UFO(不明飞行物)延误。专家组成UFO联合调查组赶赴杭州实地调查，两周后确定这个所谓的UFO其实是一架来路不明的飞机——疑似飞行计划没有事先报批的私人飞机。

而7月15日，出动私人直升机擒贼的东莞商人刘柏权，其实也是一次非法飞行。

据了解，目前中国内地私人飞机总数约200架。私人飞机想上天并非易事，它需要民航局核发的“飞机适航许可证”，同时还要得到军民航空管理部门飞行区域和飞行计划的批准。事实上，中国的低空领域至今未向私人飞机开放。

近日，记者走进拥有11架私人飞机的温州商人许伟杰的飞行生活。

高尔夫、跑车玩腻了

8月2日，温州人许伟杰和他的一帮朋友驾着私人直升机在珠三角的低空过了一把飞行瘾，神不知鬼不觉。在“商都”温州，33岁的许伟杰肯定不是最有钱的，但他应该算得上是最爱玩的。他最早出现在公众的视野中，是在2005年。

2005年12月，温州乐清举办了一场私人飞机推介会，美国“莱克”等7家飞机公司推出的12个品牌机型，吸引了正泰、德力西等40多家乐清民营企业的关注。最终，有22家民企签下了22架私用、商务飞机。这场推介会的组织者，就是当时还未到30岁的许伟杰。

之后，许伟杰趁热打铁，成立了“乐清飞行总会”——一家在中国境内并未注册的机构，广邀温州商人入会。而后他又在杭州开办私人飞机4S店，在西安创办飞机制造厂，版图开始扩张到全国。

一路折腾下来，许伟杰自称目前已经拥有11架私人飞机，但并未从中挣到钱。不过，他很想很开心：“现在我根本没打算靠飞机赚钱。”

开飞机首先是我的爱好，其次是我的交际手段。生意主要是参与投资的几个商业项目。”

许伟杰喜欢飞机由来已久：早在1993年念高中时，他就加入温州航模队；1995年，他还参加了全运会的青少年航模比赛。在他看来，开真飞机只是操控飞机模型的升级版而已。

“购买私人飞机没什么了不起的，飞机并不比跑车贵”。他的11架飞机，总价值2000万元左右；最便宜的“三角翼滑翔机”仅花费了25万元人民币；最贵的蜂鸟直升机，售价也不到300万元人民币。

许伟杰告诉记者，目前他的飞行俱乐部会员总数已超过1万人。他通过开飞机结识了不少社会名流。作为商人，他非常看重这一点。他给自己算了一笔账：“11架飞机，每年总养护费用100多万元，我就当这笔钱是招待费。很多人打高尔夫、开跑车都是为了交际，可是这些玩意儿大家都已经玩腻了。如果你能带客户上天飞一圈，效果肯定大不一样。”

“飞行达人”造成民航延误

环顾全国，许伟杰或许是“最劣迹斑斑”的“飞行达人”。

根据现有法律、法规的规定，个人驾机飞行，必须同时满足三个条件：一是所驾飞机须获得民航局核发的“飞机适航许可证”；二是飞行员须有合法有效的飞行驾照；三是须向军民航空管理部门申请飞行区域和飞行计划，批准后方可飞行。而现实情况是：中国的低空领域至今未向私人飞机开放。私人飞机申请临时性飞行计划，并不容易。

即便是东莞刘柏权驾机擒贼的见义勇为之举也属非法飞行。

就在今年4月27日，民航管理部门查处了发生在浙江嘉兴平

湖九龙旅游度假区山庄的一起非法飞行事件。这起事件造成上海浦东、虹桥国际机场航班大面积延误或备降周边机场，该事件的主角正是许伟杰。

当时，九龙旅游度假区山庄打算在5月份举办航空器展示。九龙旅游度假区山庄方面邀请他去进行飞行表演，展示他那架拉风的“蜂鸟260L”型直升机。

许伟杰安排拥有驾照的王乐喜前去表演，在没有报民航部门审批的情况下，当天上午10时30分许，王乐喜开着直升机，飞上了50米的低空，在空中绕了一个半径200米的大圈，足足飞了10分钟。



养架私人飞机需要多少钱？

养私人飞机的费用包括：考驾照、购买飞机和日常使用及养护的成本。

目前国内的直升机飞行驾照考试费一般为18万元，每小时学费3000元，总共学习60个小时。

私人飞机的使用成本：三角翼滑翔机飞行一小时的油费约为300元；蜂鸟直升机飞行一小时的油费约为800元；飞行200小时保养一次，10年才大修一次。

目前国际流行的十几座公务飞机售价2000万元至3000万元人民币/架。

这种上规模的公务飞机需要停放在专业的机场上，交由机场公司托管，光托管费、养护费每年就需100万元。

每次上天都是非法飞行

“飞机无许可证，飞行无审批，个人无驾照”——按此标准，许伟杰的每次飞行都是非法的。

今年4月23日，他和王乐喜驾驶蜂鸟直升机，在老家乐清市乐成镇坝头村上空被民航温州空管站的工作人员逮个正着，被当即制止，还被拔了飞机钥匙，罚款2.9万元人民币。

“中国的法律法规只管公用飞机和军用飞机，对私人飞机却没有专门的规定。我飞机都买回来了，

能怎么办？”

在他看来，直升机其实是件非常简单的东西。他说，经过工程师手把手的指导，他现在已经能够把1万多个零件组装成整机，“直升机，就是插了翅膀的摩托”。

许伟杰上周在香港飞了一圈，他把那里视为飞行天堂：“飞行前15分钟登录香港航空服务中心的网站，提出飞行申请，获得航空资料。整个过程都是免费的，高效、便捷。”

200架私人飞机难上天

西安阎良国家航空高技术产业基地管委会主任金乾生管理的阎良基地是国内首个国家级航空高技术产业基地，去年，中国民用航空局又批准该基地成为中国民航唯一的通用航空产业园区试点。该基地是目前国内唯一的“私人飞行圣地”。

金乾生向记者介绍，所谓的“通用航空”，是指除公共航空以及军用航空以外的航空，用于高空测绘、森林防火、农业播种各个领域，私人飞机也属于这一范畴。目前，中国的通用飞机总数不足1000架，其中私人飞机约200架。

美国共有通用飞机23万多架，巴西共有2万多架。“也就是说，中国的通用飞机行业不仅远远落后于发达国家，与上规模的发展中国家相比，也有不小的差距”。

据介绍，中国出现约200架私人飞机，主要是近几年的事。早些年前，腰包渐鼓的中国富人都把目光投向豪华汽车，等财富得到进一步的积累之后，私人飞机就自然而然地进入了他们的视野。

购买私人飞机并非简单地掏钱，它涉及方方面面的配套设施建设水平。不少中国富人兴冲冲地买了私人飞机，结果却因为各种配套设施跟不上，飞机锁在仓库里发挥不了任何作用。

金乾生举例说：“要有空域、航线，否则飞机没地方飞；要有机场，否则飞机没地方停；要有飞行的通讯导航系统，否则飞上天会迷路；要有飞机零部件、航油和日常养护服务等一系列的配套供应等等。没有这些配套设备，买了的飞机只能趴在地上，上不了天。”

延伸阅读 中国三年内或开放低空

据了解，目前中国私人飞机的状况主要有两种：一种是每次飞行前都向有关部门作临时性报告，但审批效率较低；于是就有了另一种情形——不作报告，自行上天“乱飞”。许伟杰属于后者，金乾生认为，7月7日杭州机场出现的UFO实际上也属于后者。

金乾生认识许伟杰，他在听说了许伟杰“乱飞”的事情后也曾多次劝他收敛。“这种状况是非常危险的，会影响整个行业的健康发展。飞行安全不仅涉及机上人员，还涉及地面上的人和物，是个公共安全的大问题。”

许伟杰对飞行审批心怀抗拒，金乾生却不这么看，他认为许伟杰对此认识有误：“临时性飞行的审批，作用是双向的。一方面，申请人可以获得飞行的权利；另一方面，空管部门也为申请人提供服务。它会告诉你安全飞行必须掌握的情况，比如哪些地方是禁飞区，哪些地方是限飞区。这些情况，即便是民航飞机也必须随时掌握；就算以后我国开放了低空，也必须掌握。”

金乾生强调，开放低空，并不意味着私人飞机可以不受任何约束地升空飞行，它的意义，在于推动管理的开放化和飞行的有序化。

去年，中国民用航空局批准阎良基地成为中国民航唯一的通用航空产业园区试点，在方圆300平方公里的园区内开设了6个私人飞机飞行点。金乾生透露说：“民航局也希望我们积累足够的经验，然后推广。”

金乾生认为，阎良基地的试点经验主要是专业部门的专业管理，“现在的临时飞行审批为什么效率低？因为没有专门的人力、物力、资金和设备的投入，这些配套的问题并非一纸法律法规就能解决”。

值得注意的是，金乾生向本报记者透露：“开放低空就是这两三年的时间。拖得太久，不仅已经买了私人飞机的人着急，准备买私人飞机的人着急，管理部门也着急。空域归空军管，飞行归民航管，很多问题需要协调。”

他预测，开放低空后，中国的私人飞机产业将迎来井喷式的发展，“能够在很短的时间内超过巴西”。



拥有十一架私人飞机的许伟杰。



赵本山的飞机“本山号”造价三千万美元。