

凤凰展翅 如意祥云

如凤凰展翅，似如意祥云——这是北京大兴国际机场。
英国一家媒体评选“世界新七大奇迹”，大兴国际机场名列榜首。

按照节点，2019年6月30日机场工程竣工，7月15日运行人员全部到位，进行全场运行调试。9月30日——新中国70华诞前夕，北京大兴国际机场正式运营。

这是一个梦幻般的建筑，寄托着腾飞梦想、展现着人类的奇迹。

大兴国际机场航站楼，外形如展翅凤凰，结构似五指廊放射舒展开来。这样的设计，是为了让旅客到达候机楼后，能以最短最合理的距离，到达最多的登机口。旅客从航站楼中心步行到达任何一个登机口，最远距离630米，所需时间最多不超过8分钟。

新机场采用“双层出发车道边”设计。传统的航站楼只有出发和到达两层，新机场是四层航站楼，出发和到达分别有两层，相当于把平房变成楼房。

更奇妙的是航站楼内景。设计高度由80米降为50米，功能分区更加合理，便于采取屋顶自然采光和自然通风设计。航站楼顶部圆形玻璃穹顶直径有80米，周围分布着8个巨大的C形柱，撑起整个航站楼的楼顶。C形柱连结着8000多个气泡窗，以各异的造型，既最佳借用了力学原理互相借力使力，又以不同角度引入不同方位的光线，使得候机楼的采光得到穹顶之上充分漫射光线，柔和而温暖。为此镶嵌的8000多块玻璃，每一块造型都各不相同，展现着人类妙笔横生。望着每层10多万平方米的硕大空间，似如意祥云萦绕空间。

刚刚竣工的航站楼，可以满足4500万人次的年旅客吞吐量、高峰小时进出港1.26万人次的容量需求，远期目标是客流吞吐量1亿人次、飞机起降量80万架次，建设七条跑道，并预留旅客吞吐量1.3亿人次、飞机起降量103万架次、九条跑道的规模。

毫无疑问，这是世界第一。

大兴国际机场的建设，是一个朝气蓬勃的国家，绘下的又一笔美图。

中国的首都北京，日新月异、欣欣向荣。城市的繁荣，带来的就是川流不息的客流。拥有三个候机楼的首都机场，进出港人流不断上升，来往于此的旅客，都会切身感受到机

场的繁忙。机场客流量2014年就达到8365万人次，稳居世界第二，航班趋于饱和。到如今，由于空域资源紧张、航班时刻饱和，首都机场每天大约有300个飞行架次无法安排，每年近1000万人次的潜在需求被“拒之门外”。

2014年12月15日，国家发改委批准北京建设新机场项目。2014年12月26日，新机场举行开工典礼。

机场选址在北京大兴区与河北廊坊市交界处。从更大视角看，位于北京、天津和雄安新区中间的位置上，与天安门直线距离46公里，距首都机场67公里，距天津滨海机场85公里，距雄安新区55公里。新机场将有效加快京津冀一体化进程，对雄安新区的发展具有重要意义。

新机场有五条包括高铁在内的轨道线路通往各处，下了高铁或城铁、地铁，有自动扶梯直接到新机场的候机楼内，换乘非常便捷。

为了解决高铁及各类轨交带来的震动，同时提升大兴机场的防震级别，新机场采用了一种特殊的设计——横间隔震技术，这也是航站楼工程的亮点和难点。新机场航站楼的各个承重柱子，并非直接顶在地基上，而是在每根柱子地上地下的交界处，垫了一层厚厚的橡胶垫，这样的橡胶垫一共有1100个。新机场航站楼不是硬邦邦地立在地上，而是立在软软的橡胶垫上，这也使大兴机场成为全球最大的隔离震动的建筑。

新机场建设4条跑道，大部分是最高等级的4F跑道，采用三纵一横“全向型”构型，这在国内尚属首次。这种构型可以最大限度利用好空域资源，减少航空器地面滑行时间，也便利特殊风向时的起降。

2019年5月13日，来自国航、东航、南航、厦航的各自旗舰机型B747-8、A359、A380和B789，先后飞抵大兴国际机场，开始新机场试飞。

凤凰展翅。

这也是一个国家腾飞的象征。✎