

踔厉奋发新时代 治蜀兴川再跨越

川越这5年
了不起的我们

关键词：四向拓展、全域开放

四川省十一届三次全会指出，要学习贯彻习近平总书记关于“打造立体全面开放格局”“努力走在西部全面开放开放的前列”等重要指示，深刻把握新时代治蜀兴川的开放格局，大力实施全面开放合作战略，深度融入“一带一路”建设、长江经济带发展、新一轮西部开发开放等国家战略，突出南向、提升东向、深化西向、扩大北向，加快形成“四向拓展、全域开放”立体全面开放新态势。

“画在纸上的设计，都变成了现实”

——他们见证天府国际机场“神鸟展翅”飞全球

傍晚时分，天空被一缕缕霞光染红。高空中，一架飞机正在降低飞行高度，云层下，成都天府国际机场若隐若现，展翅欲飞。

“很漂亮，当初的设想都实现了！”4月12日，成都天府国际机场设计总负责人、中建西南院总建筑师邱小勇向记者讲述天府机场投运后，一次坐飞机回成都看到的画面时，仍难掩激动与兴奋。

对于邱小勇和他的团队来说，天府机场不仅是一个雄伟壮观的建筑，也是倾注了多年心血与热情的作品。过去5年，他见证“神鸟”缓缓展翅，逐梦蓝天。“很兴奋，看着纸上的图案变成实物，并且完成度非常高，这是天府机场所有参与人员共同努力的结果。”他说。

成都天府国际机场是国家“十三五”期间规划建设的最大民用运输枢纽机场项目，历经5年建设，于2021年6月27日成功投入运营，让成都正式进入“双机场”时代，一跃成为中国大陆第三个拥有双国际枢纽机场的城市。

和邱小勇一样，有这样一群人，他们见证天府机场由蓝图变为现实，拔地而起成为成都地标性建筑。5年来，他们被“神鸟驮日展双翼”的壮美场景震撼，也更加憧憬“四川拥抱新机遇，加速由内陆腹地变为开放高地”的美好新未来。

绘蓝图的人

让天府机场实现多个“最”

3月27日起，民航进入夏秋航季，天府国际机场正式迎来开航投运后的第三个航季。根据转场计划，天府机场运营的航空公司数量增加至32家，航线网络更为丰富，日均计划航班量约830架次。

有时，邱小勇会从天府机场出发，飞往全国各地出差。“真的很便捷，乘坐地铁从成都地铁18号线世纪城站出发，不到40分钟就能到航站楼，然后从安检到登机口差不多只需20分钟。”刚说完，他笑着补充了一句，“当然，我是提前在手机上值的机。”

这个地方，对于邱小勇来说太熟悉了。从规划设计到工程竣工，他全程参与其中。虽然参与过重庆江北机场T3航站楼、成都双流机场T2航站楼以及青岛新机场等机场的设计，但他直言，“天府机场是我参与设计的机场中，规模最大、难度最大、运用新技术最多的。”

时间拨回到2015年6月。中建西南院联合体设计的天府国际机场“太阳神鸟”方案，力压来自全世界的六个竞标方案联合体，唯一获得专家全票推荐。

“我们的设计给人的第一感觉是美。”邱小勇说，他们将成都及四川的文化气质融入到设计中，设计了4座如“太阳神鸟”形状的航站楼，远远望去，就如同“太阳神鸟飞了下来”。

在建筑构型上，从30多种构型方案中选择了“手拉手”造型。这一构型



俯瞰成都天府国际机场。陈成 摄



成都天府国际机场设计总负责人、中建西南院总建筑师邱小勇 雷远东 摄



华西集团四川省场道工程有限公司项目经理曾斌 四川场道供图



陈成(左一)和他的团队。受访者供图

既能很好地解决天府机场的高近机位率、宽体机近机位数量多、旅客步行距离、空陆侧用地均衡等问题，还能节省旅客中转时间。

在具体设计中，天府机场涌现了多个“最”：拥有亚洲首家机场无人驾驶PRT(个人捷运交通)系统，用于连接T1、T2航站楼和远距离停车场；采用高速小车行李传输系统，首次尝试预分拣行李系统，高效便捷地传输行李；航站楼被地下高铁轨道斜穿，工程设计和建设难度被誉为“巨人脚下踩鸡蛋”……

5年来，看着天府机场一点点由蓝

图变成现实，邱小勇兴奋地说：“天府机场不仅是交通枢纽，也将成为成都及四川经济发展的重要支撑。”

修跑道的人

“为能参与建设感到骄傲自豪”

曾斌也参与并见证了天府机场的变化。他是华西集团四川省场道工程有限公司的项目经理，曾参与北京首都机场、成都双流机场改扩建等建设工作。2015年底，四川场道成为首批进入天府机场的施工单位。“当时距离天府机场正式开工还有半年左右，我们是去为施工做前期准备工作。”他说。

曾斌还记得第一次到达天府机场场地时的场景，“当时那里还没有路，交通不方便。到了之后发现，周边杂草丛生，沟壑纵横。”

2017年初，天府机场开始飞行区的建设，四川场道主要负责西一跑道的修建。按照规划，西一跑道长4000米，宽75米，是天府机场“两纵一横”3条跑道中最长的一条，可起降目前世界上最大的客机——空客A380。

西一跑道的建设任务主要包括跑道地基处理及土石方工程、道面工程、智能监控工程、助航灯光及供电工程、跑道消防工程及相关配套设施建设等。

据统计，西一跑道建设期间，土石方施工削平山丘70余座，处理冲沟百余条，完成填方总量约3600万方。曾斌说，施工高峰期，每天上百台挖掘机同时作业，“周边还有其他施工单位，整个一大片同时施工，场景很壮观。”

建设过程中，西一跑道在推广新技术、新工艺、新设备方面创造了国内多个“首次”：国内首次跑滑系统均采用道面沥青复合层新型工艺施工，具有隔离、防水、抗冲刷和应力缓冲等功能，使机场水泥混凝土道面具有使用寿命长、养护工作量和环境适应性强等优点；全国首次全场采用深桶灯安装新工艺的内陆机场，不仅节约成本、绿色环保，还对助航灯光工程的建设提出了新思路、新方法和新标准；全国首次采用智能跑道系统技术的4F级跑道，可通过智能化设施，对跑道性状进行实时采集、统一管理和分析预警……

2020年9月23日，西一跑道顺利通过预验收。当晚，天府机场举行了西一跑道完工·助航灯光亮灯仪式。现场，335盏助航灯全部点亮，灿若星河。“建设过程很辛苦，但看到助航灯亮起的那一刻，感慨万千，为自己能参与这么宏大工程的建设感到骄傲和自豪。”曾斌说。

拍机场的人
用光影记录“神鸟”成长

几年来，一群爱好摄影的年轻人也在记录“神鸟”的成长。90后摄影师陈成和他的团队就是其中之一，他们平时喜欢拍成都，一次在天府机场附近拍摄时，被机场建设的壮观景象吸引，团队一拍即合，决定记录天府机场的成长。

2019年，得到允许后，陈成团队开始了在天府机场的第一次拍摄。到达现场，陈成被眼前的场景所震撼。“当时还是一个大型工地，但已能看到航站楼成型的钢结构。”他也第一次感受到了天府机场的庞大，“当时无人机已经飞了4公里，还没有从机场这头飞到那头。”

这也成为日后陈成拍摄天府机场的最大难点。“为了拍到好看的镜头，我们要提前做好很多准备，包括预估天气、寻找点位、计算太阳的位置、从哪个角度起飞等。”他说，有时无人机要飞几公里才能拍到一个好镜头。

之后的3年，仅陈成一入就往返机场40余次。其间，他拍摄了晨曦中、夕阳下、星空里、风雨中，天府机场无与伦比的美丽。他也没有缺席天府机场的重要节点，记录了航站楼主体结构完工、跑道助航灯亮灯、机场真机试飞、大型综合演练等历史性时刻。

通过一张张照片、一段段视频，陈成和团队见证了“神鸟”的成长过程。“同一个点位，我们隔一个月再去拍，就能明显看到变化，航站楼开始铺设幕墙了，跑道开始成型了……”

2021年4月27日，天府机场即将投运之际，陈成和团队再次前往拍摄视频。他记得那天天气很好，“日落时，西边的云层比较厚，晚霞特别漂亮，当晚的月亮也很大。”

于是，陈成拍了很多照片，并用20多张照片将天府机场画面合成了一个球形，与月亮遥相呼应。他还给照片取了一个浪漫的名字——神鸟映月。工作完回家后，他才得知，当天拍的月亮是2021年首个“超级月亮”。看到朋友圈都在晒“超级月亮”，他自豪地说，“我拍的月亮没你们大，但是我有天府机场。”

拍天府机场的那些日子，陈成走遍了天府机场的各个角落。“虽然我们并没有参与修建，但看着天府机场的变化，我能深刻感受到作为一个成都市民的自豪感。”他说。

如今，每次去天府机场乘飞机，陈成就如同回家一样，“很亲切。”

华西都市报·封面新闻
记者 杨金祝 雷远东