



北京大兴机场候机楼内景

北京大兴机场昨日迎来首个换季和大规模转场 记者“探路”揭秘大兴机场诸多黑科技

10月27日,北京大兴国际机场迎来了开通运营后的首次民航换季、首趟国际出港航班以及首次大规模转场。市场星报、安徽财经网(www.ahcaijing.com)掌中安徽记者赶赴现场,直击这一重要时刻,并为读者揭秘大兴机场的多项“黑科技”,以及该机场投入运营后给安徽群众出行带来的变化。

□ 记者 祝亮文/图

明年东航赴京航班将迁入大兴机场

为全力建设北京大兴国际机场枢纽,东航在2019/20年冬春航季先转场在首都机场10%航班量至大兴机场,首批转场11条航线、22个航班,其中国内航班18班,国际航班4班。其中北京大兴-青岛-福州航线是东航10月27日的首飞航线,也是北京大兴国际机场通航以来的首班国际航班。

目前,共有首都航空、中国联合航空两家航空公司执飞合肥新桥到大兴机场航班。到明年航班换季时,东航所有合肥到北京的航线拟全部迁入大兴机场。国航的航线则继续留在首都机场。

不要身份证 不要登机牌 全程刷脸完成登机

在大兴机场,记者通过体验发现,乘坐东航航班的旅客无需再像以往那样出示身份证、二维码。旅客只需要通过人脸识别,就可以完成从购票、值机、托运、安检、登机各个出行流程。东航客舱乘务员还可通过机舱口人脸识别系统进行旅客复验、旅客清点确认、座位引导等每个环节工作,有效提升服务精准度,使旅客感受“智慧出行”的轻松便捷。

在大兴机场开航后,搭乘国内航班的旅客可选择在大兴机场东航自助值机区和高端值机区的自助CUSS机进行一次性的人脸注册。在10月27日航班换季后,东航APP亦可进行人脸数据采集操作。此外,东航还特别考虑携带儿童和婴儿的旅客,为两周岁以上的儿童旅客提供“刷脸”系列服务,携带婴儿出行的旅客在刷脸办理值机后,系统会自动识别同行的婴儿旅客客票,在总人数会自动增加一个婴儿人数,无需旅客另行操作。

终身电子行李牌,行李位置全程可查

在大兴机场,东航在全球首发RFID永久行李牌基础上,与华为公司合作开发了5G行李跟踪解决方案,让行李运输全程可视化,旅客可以随时在东航APP查询自己托运的行李状态。东航无源电子行李牌可反复使用,不易损坏,永久跟随旅客。当旅客通过东航APP完成自助值机后选择行李托运,将电子行李牌贴近手机进行数据感应,几秒钟就能完成航班号、行李目的地等信息录入。随后,旅客前往专柜激活即可完成行李交付,真正实现全程“无纸化”。相比传统柜台办理方式,无源电子行李牌的应用,让旅客出行变得更智慧、更便捷。东航地服工作人员也可以实时快速查询旅客行李,提升行李处理工作效率。



人脸识别功能可告别身份证、登机牌畅行机场



东航地服人员佩戴ar眼镜可自动识别旅客航班信息进行精准服务



大兴机场迎来民航换季后首架落地的东航客机

不堵车、安检快 合肥到北京航程时间缩短15分钟

由于大兴机场到北京市中心的直线距离较首都机场略远,很多人误以为不方便。而据记者体验,由于大兴机场机场轨道专线速度快,高速公路车流不大,到北京市中心的交通时间并不比首都机场长。与此同时,大兴机场执机、安检更为便利,部分旅客甚至不要进行“摸身”安检,登机速度大大提升。

还有就是大兴机场航班出港准点率高,也省去了因航班延误产生的等待时间。按照民航局正常率统计标准,中国联合航空在大兴机场运营首月期间实现了始发航班正常率92.78%、航班放行率98.85%……

最重要的是由于大兴机场在北京南郊,距离合肥直线距离大大缩短。据东航安徽分公司统计,从新桥机场到大兴机场航班的平均飞行时间相比到首都机场要节省10~15分钟。

未来安徽人有望乘高铁 直达大兴机场无缝换乘

在综合交通方面,北京大兴国际机场融合陆侧交通资源,着力打造“五纵两横”的综合交通主干网络。在航站楼下方,多条轨道交通线路南北集中纵贯穿越,特别是高铁通过航站楼下方时,设计最高时速可以达到250公里,这种穿越形式和速度设计均为全球机场首次;轨道交通在航站楼地下二层设站,旅客通过大容量电梯或扶梯直接进入至航站楼,实现了空侧陆侧交通“无缝衔接”和“零距离换乘”。这使新机场成为真正意义上的综合交通枢纽。

未来,从合肥出发有望通过京九高铁连接京雄城际铁路,直接抵达大兴机场航站楼实现无缝换乘。

□ 延伸阅读

北京大兴国际机场

北京大兴国际机场定位为“大型国际枢纽机场”。场址位于北京市大兴区榆垓镇、礼贤镇和河北省廊坊市广阳区之间,直线距天安门约46公里、距雄安新区55公里、距北京城市副中心54公里、距首都机场约67公里、距廊坊市约26公里。远期规划年旅客吞吐量1亿人次以上,年货邮吞吐量400万吨,飞机起降88万架次。本期按照2025年旅客吞吐量7200万人次、年货邮吞吐量200万吨、飞机起降量62万架次的目标设计,主要建设“三纵一横”4条跑道、满足4500万旅客吞吐量的70万平方米航站楼,规划用地27平方公里,机场工程总投资799.8亿元,同步建设航空公司基地、货运、空管、供油、维修、航空配餐等各类保障设施,红线内工程建设投资1200亿,带动投资4000亿。大兴机场于2014年开工建设,2019年9月25日建成并投入运营。

主航站楼采用中央放射的五指廊构型,后续在航站楼建筑方案优化过程中,结合陆侧综合服务楼构成的北指廊,与主楼共同形成了一个形态稳定匀称的整体构型。这种构型的特点是指标短,空侧延展面大,在拥有更多近机位的同时,做到旅客安检后从航站楼中心到最远端登机口约600米,步行时间不到8分钟,效率优于世界其他同等规模机场。

跑道构型方面,本期建设的4条跑道采用“三纵一横”全向构型,在国内尚属首次。这个构型适合京津地区的空中运行特点,减少飞机空中运行时间和地面滑行距离,有利于提高空地一体运行效率,并减少对周边区域的噪声影响。