

计研究所工作，一纸调令即赴设在上海的一飞院上海分院担任总体气动室主任。赵克良举家南迁，自此，成了新上海人。

2008年5月11日，中国商用飞机有限责任公司成立，ARJ21飞机研制项目归于中国商飞麾下。从2005年起，赵克良就将全部精力投入ARJ21飞机项目的研制上。他的主要工作是负责总体气动设计、保障ARJ21飞机的试飞工作，而试飞地点就在阎良。于是他又回到了生于斯长于斯的航空城，更多的工作日是在这里度过的。就这样，一千竟是十二年，直到ARJ21飞机批准适航，交付使用。

在当年ARJ21飞机研制团队中，赵克良是此项目的副总设计师。按照航空业界惯例在飞机研制过程中安排的各种试飞，这个层级的设计师均不陪飞。然而，在ARJ21飞机研制的关键阶段，为了掌握飞行中遇到自然结冰的第一手资料，为了尽早解决自然结冰的飞行难题，2012年3月，副总设计师赵克良，突破常规，在没有先例的情况下，亲历了赴乌鲁木齐测试自然结冰的试飞航程。

ARJ21飞机是2016年交付使用的。2017年11月，赵克良又调任C919大型客机项目担任副总设计师。

赵克良从调到C919项目第一天起，就将自己一颗心交给了C919。在飞机设计方面，他倾全力当好系列总设计师吴光辉和基本型总设计师韩克岑的助手；作为身兼C919大型客机外场试验队副队长，他更是全身心地扑在试飞工作上。

C919大型客机是按照世界先进的安全的飞机研制要求，因而在

质量和安全性上，自然就瞄准了与国际接轨的适航标准及安全标准。C919大型客机的设计构造非常庞大并复杂，仅其自身的部段、部件就包含数百万个小零件，其中成千上万个技术问题都要通过一次次试飞来测试和检验。据统计，在C919大型客机的研制过程中，总共需要经过数百个科目的试飞，其中四分之一的试飞科目由赵克良负责。

把心交给大飞机的副总设计师赵克良在最关键涉及高风险科目的失速试飞时，从容坦然地登上飞机，七次亲历试飞。他心里明白，这是高风险科目，然而在登机时，他却显得轻松、坦然。

什么是失速试飞？赵克良告诉笔者：就是在试飞过程中，让飞机在各种不同的高度、不同的构型、不同的气候条件下处于失速状态，其时，我们可以即时观察机翼上的流谱，记录流线的走向；试飞员则可亲身感觉飞机失速的感受。通过失速试飞，我们可以摸清飞机失速的临界点，科学地找到安全的飞行边界，在设计中再留个余量，保持安全距离，使万千乘客在今后航行途中，不会遭遇这种状态。

为什么要突破常规亲历失速试飞？赵克良告诉笔者：一是有些模拟试验有一定的误差，我是主管设计团队的，我登机亲历试飞，可以向我团队成员和试飞员发出正面的信号；二是我作为副总设计师，前期做了大量设计分析和地面试验工作，对每次失速试飞，我是有很大信心的；三是在试飞过程中，我能亲身体会我们的设计结果在实际飞行中的表现，哪些环节有待改进，也有利于进一步完善设计。

在赵克良亲历的这七架次失速试飞中，在不同高度、不同构型进入失速状态共有60多次，从而及时进行了数据调整 and 系统更改，进一步完善了飞机设计。

跻身上海领军人才行列

阎良是赵克良仰望蓝天、迷恋飞机，升起航空梦的地方；而2005年他调上海工作后，魔都的神力又使他的蓝天航空梦升腾得更高更远了！

2002年，ARJ21飞机立项；2004年，因飞机超重且飞行阻力太大，设计陷入瓶颈，无法进入生产研制阶段。

2005年，中航工业一飞院上海分院为了突破瓶颈，专门成立总体气动室，赵克良被委以重任，接受令箭，便偕妻携子一道南迁上海赴任，全力攻关ARJ21飞机的减阻和减重难题。

刚到上海时，他牵头的总体气动室设在龙华机场，条件十分简陋，周边路况也差，同事们笑言“雨天一脚泥，晴天一身灰”。

赵克良不管这些，立即选人组建了年轻的攻关团队，硬是靠自己的使命意识、组织才干、专业水平和人格魅力，将这支团队迅速组织起来，进入状态。

长期在庞大而复杂的飞机研制行业工作，使赵克良深知团队的能力至关重要。所以，他要用心打造一个心往一处想、劲往一处使的团结一心的团队；他要调动团队中每位成员的积极性和想像力；他要在这个团队里营造一个好的氛围，而他本人是班长，

2005年
他调上海工
作后，魔都
的神力又使
他的蓝天航
空梦升腾得
更高更远了！