

Comentarii:

- ❑ Simulările sarcinilor de aterizare sunt făcute pe o configurație globală, reprezentativă pentru tipul acesta de avion:
 - fără ajustări speciale ale parametrilor de umplere ai amortizorului,
 - fără implemente de control al amortizării, și
 - fără reajustare a presiunii de umflare a cauciucurilor.

- ❑ După cum se vede din valorile obținute, schimbarea trenului original (cursa 180mm) cu cel de T 28 (cursa 254mm), e benefică în termeni de scădere a sarcinilor de aterizare (sarcini critice de dimensionare la clasa aceasta de avioane).

- ❑ Coeficientul de sarcină (reacțiune la sol, nz in tabelele anterioare) scade de la cca. 2.2 la cca. 1.8. Aceasta acoperă majorarea greutății din cauza trenului de T 28 (care e, cu siguranța, sensibil mai greu decât cel original) și mai lasă un mare potențial în rezervă.

- ❑ În concluzie:

schimbarea trenului original cu trenul mai mare (tren de T 28), e benefică în termeni de performanță generală a avionului cu condiția să poată fi integrat cu succes (d.p.d.v geometric) în structura existentă și dacă nu afectează supărător “compatibilitatea istorică” cu IAR 80-ul original.