



Airworthiness Directive

AD No.: 2026-0086

Issued: 30 April 2026

Note: This Airworthiness Directive (AD) is issued by EASA, acting in accordance with Regulation (EU) 2018/1139 on behalf of the European Union, its Member States and of the European third countries that participate in the activities of EASA under Article 129 of that Regulation.

This AD is issued in accordance with Regulation (EU) 748/2012, Part 21.A.3B. In accordance with Regulation (EU) 1321/2014 Annex I Part M.A.301, or Annex Vb Part ML.A.301, as applicable, the continuing airworthiness of an aircraft shall be ensured by accomplishing any applicable ADs. Consequently, no person may operate an aircraft to which an AD applies, except in accordance with the requirements of that AD, unless otherwise specified by the Agency [Regulation (EU) 1321/2014 Annex I Part M.A.303, or Annex Vb Part ML.A.303, as applicable] or agreed with the Authority of the State of Registry [Regulation (EU) 2018/1139, Article 71 exemption].

Design Approval Holder's Name:

ALLSTAR PZL GLIDER Sp. z o.o.

Type/Model designation(s):

SZD-54-2 "Perkoz" sailplanes

Effective Date: 07 May 2026

TCDS Number(s): EASA.A.574

Foreign AD: Not applicable.

Supersedure: None

ATA 27 – Flight Controls – Airbrake Control Torsion Tube – Inspection

Manufacturer(s):

Allstar PZL Glider Sp. z o.o. (Allstar PZL) and Wytwórnia Konstrukcji Kompozytowych "PAPIOREK" Sp. z o.o.

Applicability:

SZD-54-2 "Perkoz" sailplanes, all serial numbers.

Definitions:

For the purpose of this AD, the following definitions apply:

The SB: Allstar PZL Service Bulletin (SB) BE-004/54-2/2026.

Reason:

Occurrences were reported of cracks at the joint (welded connection seam) between the control lever and the torsion tube of the airbrake system, mounted in the fuselage of SZD-54-2 "Perkoz" sailplanes. The root cause for those cracks is still under investigation, and the influence of neither, the material, workmanship nor material fatigue, can be ruled out in this phase of the investigation.

This condition, if not detected and corrected, could lead to reduced functionality or complete loss of the airbrake function when needed, possibly resulting in reduced control or loss of control of the sailplane in flight or during landing.



To address this potential unsafe condition, Allstar PZL published the SB, as defined in this AD, to provide instructions for repetitive inspections of the welded joint between the control lever and the torsion tube.

For the reason described above, this AD requires repetitive general visual inspections (GVI) and detailed inspections (DET) of the joint of the affected airbrake system components, and, depending on findings, accomplishment of applicable corrective action(s).

This AD is considered to be an interim action and further AD action may follow.

Required Action(s) and Compliance Time(s):

Required as indicated by this AD, unless the action(s) required by this AD have been already accomplished:

Inspection(s):

- (1) Before next flight after the effective date of this AD and, thereafter, at intervals not to exceed 200 flights, accomplish a GVI in accordance with the instructions of the SB (see the Notes 1 and 2 of this AD).

Note 1: A non-cumulative tolerance of 10 flights may be applied to the 200 flights interval specified in paragraph (1) of this AD to allow synchronization of the required inspections with other maintenance tasks, for which a tolerance is already granted in the applicable Maintenance Manual.

Note 2: The GVI required by paragraph (1) of this AD may be accomplished by a suitably authorised pilot, under the provisions of [Commission Regulation \(EU\) No 1321/2014](#), Annex I paragraph M.A.606(h)1, Annex II paragraph 145.A.30(j)3, and/or CAO.A.040(c)(1), as applicable; or by a pilot-owner, under the provisions of Annex I paragraph M.A.803 or Annex Vb paragraph ML.A.803, as applicable, of the same regulation.

- (2) Within 300 flight hours (FH) or 12 months, whichever occurs first after the effective date of this AD, and, thereafter, at intervals not to exceed 300 FH or 12 months, whichever occurs first, accomplish a DET and, as applicable, a special detailed inspection (SDI), in accordance with the instructions of the SB.
- (3) If, during any GVI or DET as required by the paragraph (1) and (2) of this AD, any crack is suspected, before next flight, accomplish an SDI in accordance with the instructions of the SB.

Corrective Action(s):

- (4) If, during any inspection as required by paragraph (1) to (3) of this AD, as applicable, any discrepancies as specified in the SB are found, before next flight, contact Allstar PZL for approved instructions and, within the compliance time specified in those instructions, accomplish those instructions accordingly.

Terminating Action:

- (5) None.



Ref. Publications:

Allstar PZL SB BE-004/54-2/2026, original issue dated 26 February 2026.

The use of later approved revisions of the above-mentioned document is acceptable for compliance with the requirements of this AD.

Remarks:

1. If requested and appropriately substantiated, EASA can approve Alternative Methods of Compliance for this AD.
2. Based on the required actions and the compliance time, EASA have decided to issue a Final AD with Request for Comments, postponing the public consultation process until after publication. All interested persons may send their comments, referencing the AD Number, to the E-mail address specified in below Remark 3, prior to 28 May 2026. Only if any comment is received during the consultation period, a Comment Response Document will be published in the [EASA Safety Publications Tool](#), in a compressed ('zipped') file, attached to the record for this AD.
3. Enquiries regarding this AD should be referred to the EASA Safety Information Section, Certification Directorate. E-mail: ADs@easa.europa.eu.
4. Information about any failures, malfunctions, defects or other occurrences, which may be similar to the unsafe condition addressed by this AD, and which may occur, or have occurred on a product, part or appliance not affected by this AD, can be reported to the [EU aviation safety reporting system](#). This may include reporting on the same or similar components, other than those covered by the design to which this AD applies, if the same unsafe condition can exist or may develop on an aircraft with those components installed. Such components may be installed under an FAA Parts Manufacturer Approval (PMA), Supplemental Type Certificate (STC) or other modification.
5. For any question concerning the technical content of the requirements in this AD, please contact: Allstar PZL Glider Sp. z o.o., ul. Cieszyńska 325, 43-300 Bielsko-Biała, Poland Fax: +48 883 008 933, or E-mail: techsupport@szdallstar.com.



TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de l'EASA de référence 2026-0086

ALLSTAR PZL GLIDER Sp. z o.o.

Planeurs SZD-54-2 « Perkoz »

Commandes de vol – Tube de torsion de la commande des aérofreins –
Inspection

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

07 mai 2026

CONSTRUCTEUR(S) :

Allstar PZL Glider Sp. z o.o. (Allstar PZL) et Wytwórnia Konstrukcji Kompozytowych « PAPIOREK » Sp. z o.o.

APPLICABILITE :

Planeurs SZD-54-2 « Perkoz », tous numéros de série.

DEFINITIONS :

Les définitions suivantes s'appliquent dans le cadre de cette CN :

Le SB : Allstar PZL Service Bulletin (SB) BE-004/54-2/2026

RAISON:

Des cas de fissures au niveau du joint (cordon de soudure) entre le levier de commande et le tube de torsion du système de freins aérodynamiques, monté dans le fuselage des planeurs SZD-54-2 « Perkoz », ont été signalés. La cause profonde de ces fissures fait toujours l'objet d'une enquête, et à ce stade, on ne peut exclure l'influence ni du matériau, ni de la fabrication, ni de la fatigue du matériau.

Si ce problème n'est pas détecté et corrigé, il pourrait entraîner une fonctionnalité réduite ou une perte totale de la fonction des aérofreins en cas de besoin, ce qui pourrait se traduire par une perte de contrôle du planeur en vol ou lors de l'atterrissage.

Afin de remédier à cette situation potentiellement dangereuse, Allstar PZL a publié le SB, tel que défini dans cette CN, afin de fournir des instructions pour des inspections répétitives du cordon de soudure reliant le levier de commande et le tube de torsion.

Pour la raison décrite ci-dessus, cette CN exige des inspections visuelles générales (GVI) et des inspections détaillées (DET) répétitives du joint des composants concernés du système d'aérofreins et, en fonction des résultats, la mise en œuvre des mesures correctives applicables.

Cette CN est considérée comme une mesure provisoire et d'autres mesures de CN pourraient suivre.

ACTIONS ET DELAIS D'APPLICATION :

Requises telles que précisées dans cette CN, sauf si ces actions requises par cette CN ont déjà été réalisées :

Inspection(s) :

- (1) Avant le prochain vol suivant la date d'entrée en vigueur de cette CN et, par la suite, à des intervalles ne dépassant pas 200 vols, effectuer une inspection GVI conformément aux instructions du bulletin de service (voir les notes 1 et 2 de cette CN).

Note 1 : Une tolérance non cumulative de 10 vols peut être appliquée à l'intervalle de 200 vols spécifié au paragraphe (1) de cette CN afin de permettre la synchronisation des inspections requises avec d'autres tâches de maintenance, pour lesquelles une tolérance est déjà accordée dans le manuel de maintenance applicable.

Note 2 : L'inspection générale (GVI) requise par le paragraphe (1) de cette CN peut être effectuée par un pilote dûment habilité, conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission, annexe I, paragraphe M.A.606(h)1, annexe II, paragraphe 145.A.30(j)3, et/ou CAO.A.040(c)(1), selon le cas ; ou par un pilote-proprétaire, conformément aux dispositions de l'annexe I, paragraphe M.A.803, ou de l'annexe Vb, paragraphe ML.A.803, selon le cas, du même règlement.

- (2) Dans les 300 heures de vol (FH) ou 12 mois, selon la première éventualité, à compter de la date d'entrée en vigueur de cette CN, et, par la suite, à des intervalles ne dépassant pas 300 FH ou 12 mois, selon la première éventualité, effectuer un DET et, le cas échéant, une inspection détaillée spéciale (SDI), conformément aux instructions du SB

(3) Si, au cours d'une GVI ou d'une DET requise par les paragraphes (1) et (2) de cette CN, une fissure est suspectée, effectuer, avant le prochain vol, une SDI conformément aux instructions du SB.

Mesures correctives :

(4) Si, au cours d'une inspection requise par les paragraphes (1) à (3) de cette CN, selon le cas, des non-conformités telles que spécifiées dans le SB sont constatées, avant le prochain vol, contacter Allstar PZL pour obtenir des instructions approuvées et, dans le délai de mise en conformité spécifié dans ces instructions, mettre en œuvre ces instructions en conséquence.

Mesure de clôture :

(5) Aucune.

DOCUMENTS DE REFERENCE:

Allstar PZL SB BE-004/54-2/2026, version originale datée du 26 février 2026.

L'utilisation de révisions ultérieures approuvées du document susmentionné est acceptable pour se conformer aux exigences de cette CN.

REMARQUES :

[...]