



Airworthiness Directive

AD No.: 2026-0199

Issued: 20 October 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: 03 November 2026

Foreign AD: Not applicable

Supersedure: This AD supersedes EASA AD 2026-0086 dated 30 April 2026.

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

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 (s/n).

Definitions:

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

The SB: Allstar PZL Service Bulletin (SB) BE-004/54-2/2026, Revision 1.

Affected part: Control lever - torsion tube assembly Part Number (P/N) 540.64.30.00.

Serviceable part: Control lever - torsion tube assembly P/N 542.64.30.00A.

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.



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, at initial issue, to provide instructions for repetitive inspections of the welded joint between the control lever and the torsion tube, pending further investigation for determination of the root cause for the found cracking. Consequently, EASA issued AD 2026-0086 to require repetitive general visual inspections (GVI) and detailed inspections (DET) of the joint area of the affected airbrake system components, and, depending on findings, accomplishment of applicable corrective action(s).

Since this AD was issued, further analyses and calculations determined that the found cracks result from fatigue, and therefore, Allstar PZL designed the serviceable part, as defined in this AD, to address that fatigue issue.

For the reason described above, this AD retains the requirements of EASA AD 2026-0086, which is superseded, introducing replacement of the affected part with a serviceable part as corrective and terminating action for the repetitive GVIs and DETs.

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) For sailplanes up to s/n 542.A.25.049 (inclusive): Before next flight after 07 May 2026 [the effective date of EASA AD 2026-0086] and, thereafter, at intervals not to exceed 200 flights, accomplish a GVI in accordance with the instructions of the SB (see 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, under the provisions of [Commission Regulation \(EU\) No 1321/2014](#), Annex Vb paragraph ML.A.803 and related AMC 1 to this paragraph, be accomplished by a pilot-owner.

- (2) For sailplanes up to s/n 542.A.25.049 (inclusive): Within 300 flight hours (FH) or 12 months, whichever occurs first after 07 May 2026 [the effective date of EASA AD 2026-0086], 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 paragraphs (1) and (2) of this AD, any indication for a crack is found and/or the presence of a crack cannot be excluded, 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 the paragraphs (1) to (3) of this AD, as applicable, any discrepancies as specified in the SB are found, before next flight, replace the affected part with a serviceable part in accordance with the instructions of the SB.

Terminating Action:

- (5) For sailplanes up to s/n 542.A.25.049 (inclusive): Modification of a sailplane by replacing the affected part with a serviceable part in accordance with the instructions of the SB, constitutes terminating action for the repetitive inspections required by paragraphs (1) and (2) of this AD for that sailplane.

Part Installation:

- (6) For all sailplanes: From the effective date of this AD, do not install on any sailplane an affected part (see Note 3 of this AD).

Note 3: Removal of an affected part from a sailplane and subsequent reinstallation of that affected part on the same sailplane, accomplished during a single maintenance visit, is not considered as 'installation' as specified in paragraph (6) of this AD.

Credit:

- (7) Inspections accomplished on a sailplane before the effective date of this AD in accordance with the instructions of Allstar PZL SB BE-004/54-2/2026 original issue are acceptable to comply with the requirements of the paragraphs (1) to (3) of this AD, as applicable, for that sailplane.
- (8) Corrective actions accomplished on a sailplane before the effective date of this AD and before next flight, after having found any discrepancy during any inspection as required by the paragraphs (1) to (3) of this AD, as applicable, in accordance with approved Allstar PZL instructions, are acceptable to comply with the requirements of paragraph (4) of this AD for that sailplane.

Ref. Publications:

Allstar PZL SB BE-004/54-2/2026 original issue dated 26 February 2026, or Revision 1 dated 22 June 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. The original issue of this AD was posted on 20 August 2026 as PAD 26-095 for consultation until 17 September 2026. The Comment Response Document can be found in the [EASA Safety Publications Tool](#), in the 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 2026-0199

ALLSTAR PZL GLIDER Sp. z o.o.

Planeurs

SZD-54-2 "Perkoz"

**Commandes de vol – Tube de torsion de commande des aérofreins –
Inspections**

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

03 Novembre 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 (s/n).

DEFINITIONS :

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

Le SB : Bulletin de service (SB) Allstar PZL BE-004/54-2/2026, révision 1.

Pièce concernée : Ensemble levier de commande - tube de torsion Référence (P/N) 540.64.30.00

Pièce utilisable: Ensemble levier de commande - tube de torsion P/N 542.64.30.00A

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.

Si ce problème n'est pas détecté et corrigé, il pourrait entraîner une diminution de l'efficacité, voire une perte totale de la fonction des aérofreins au moment où celle-ci est nécessaire, ce qui pourrait se traduire par une perte partielle ou totale 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, dès sa première édition, afin de fournir des instructions pour des inspections répétitives du joint soudé entre le levier de commande et le tube de torsion, dans l'attente d'une enquête plus approfondie visant à déterminer la cause première des fissures constatées. En conséquence, l'EASA a publié la CN 2026-0086 afin d'exiger la réalisation d'inspections visuelles générales (GVI) et d'inspections détaillées (DET) répétitives de la zone de jonction des composants concernés du système de frein aérodynamique et, en fonction des résultats, la mise en œuvre des mesures correctives applicables.

Depuis la publication de cette CN, des analyses et calculs supplémentaires ont permis de déterminer que les fissures constatées résultaient de la fatigue ; par conséquent, Allstar PZL a conçu la pièce en état de marche, telle que définie dans cette CN, afin de remédier à ce problème de fatigue.

Pour la raison décrite ci-dessus, cette CN conserve les exigences de la CN EASA 2026-0086, qui est remplacée, en introduisant le remplacement de la pièce concernée par une pièce utilisable comme mesure corrective et définitive, mettant ainsi fin aux inspections visuelles générales (GVI) et aux inspections détaillées (DET) répétitives.

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) Pour les planeurs portant un numéro de série inférieur ou égal à 542.A.25.049 : Avant le prochain vol après le 7 mai 2026 [date d'entrée en vigueur de la CN EASA 2026-0086] et, par la suite, à des intervalles ne dépassant pas 200 vols, effectuer une inspection générale (GVI) conformément aux instructions du SB (voir les notes 1 et 2 de la CN).

Note 1 : Une tolérance non cumulative de 10 vols peut être appliquée à l'intervalle de 200 vols spécifié au paragraphe (1) de la 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, en vertu des dispositions du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission, annexe Vb, paragraphe ML.A.803, et de l'AMC 1 correspondant à ce paragraphe, être effectuée par un pilote-proprétaire.

(2) Pour les planeurs portant un numéro de série inférieur ou égal à 542.A.25.049 : dans un délai de 300 heures de vol (FH) ou de 12 mois, la première de ces deux échéances étant retenue, à compter du 7 mai 2026 [date d'entrée en vigueur de la CN EASA 2026-0086], puis, à des intervalles ne dépassant pas 300 FH ou 12 mois, selon la première échéance, effectuer une inspection détaillée (DET) et, le cas échéant, une inspection détaillée spéciale (SDI) conformément aux instructions du SB.

(3) Si, au cours d'une inspection générale (GVI) ou d'une inspection détaillée (DET) requise par les paragraphes (1) et (2) de cette consigne de navigabilité, des indices de fissure sont constatés et/ou la présence d'une fissure ne peut être exclue, effectuer, avant le prochain vol, une inspection détaillée spéciale (SDI) conformément aux instructions du SB.

Mesure(s) corrective(s) :

(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, remplacer, avant le prochain vol, la pièce concernée par une pièce utilisable conformément aux instructions du SB.

Mesure de clôture :

(5) Pour les planeurs portant un numéro de série inférieur ou égal à 542.A.25.049 : la modification d'un planeur consistant à remplacer la pièce concernée par une pièce utilisable, conformément aux instructions du SB, constitue la mesure de clôture pour les inspections répétitives requises par les paragraphes (1) et (2) de cette CN pour ce planeur.

Installation de la pièce :

(6) Pour tous les planeurs : à compter de la date d'entrée en vigueur de cette CN, il est interdit d'installer sur un planeur une pièce concernée (voir la note 3 de cette CN).

Note 3 : Le démontage d'une pièce concernée d'un planeur, puis sa réinstallation sur ce même planeur, effectués au cours d'une seule intervention de maintenance, ne sont pas considérés comme une « installation » au sens du paragraphe (6) de cette CN.

Crédit :

(7) Les inspections effectuées sur un planeur avant la date d'entrée en vigueur de cette CN, conformément aux instructions de la notice technique Allstar PZL SB BE-004/54-2/2026 (édition originale), sont acceptables pour satisfaire aux exigences des paragraphes (1) à (3) de cette CN, selon le cas, pour ce planeur.

(8) Les mesures correctives mises en œuvre sur un planeur avant la date d'entrée en vigueur de cette CN et avant le prochain vol, après la constatation d'une non-conformité lors d'une inspection requise par les paragraphes (1) à (3) de cette CN, selon le cas, conformément aux instructions approuvées d'Allstar PZL, sont acceptables pour satisfaire aux exigences du paragraphe (4) de cette CN pour ce planeur.

DOCUMENTS DE REFERENCE :

Allstar PZL SB BE-004/54-2/2026, version originale datée du 26 février 2026, ou révision 1 datée du 22 juin 2026.

L'utilisation de révisions approuvées ultérieurement des documents susmentionnés est acceptable pour la conformité aux exigences de cette CN.

REMARQUES :

[...]