Lufttüchtigkeitsanweisung

AD Nr.: 2026-0199

Ausgabe: 20. Oktober 2026

Hinweis: Diese Lufttüchtigkeitsanweisung (AD) wird von der EASA im Einklang mit der Verordnung (EU) 2018/1139 im Namen der Europäischen Union, ihrer Mitgliedstaaten und der europäischen Drittländer, die sich an den Tätigkeiten der EASA gemäß Artikel 129 dieser Verordnung beteiligen, herausgegeben.

Hinweis: Diese Übersetzung wurde vom Bundesausschuss Technik des Deutschen Aero Club e.V. nach bestem Wissen und Gewissen angefertigt und wird ohne Gewähr veröffentlicht. Im Zweifelsfall ist der englische Originaltext verbindlich.

Diese LTA wird in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) 748/2012, Teil 21.A.3B herausgegeben. In Übereinstimmung mit Verordnung (EG) 1321/2014, Anhang I, Teil M.A.301 oder Anhang Vb ML.A.301, wenn zutreffend, muss die fortlaufende Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs durch die Durchführung aller anwendbaren LTAs sichergestellt werden. Konsequenterweise darf niemand ein Luftfahrzeug in Betrieb nehmen, auf welches eine LTA zutrifft, es sein denn in Übereinstimmung mit den Anforderungen dieser LTA oder anderweitig durch die Agentur festgelegt [VO (EG) 1321/2014, Anhang I, Teil M.A.303] oder Anhang Vb Teil ML.A.303 oder genehmigt durch die Behörde des Eintragungsstaates [VO (EG) 2018/1139, Ausnahmeregel Artikel 71].

Halter der Musterzulassung
ALLSTAR PZL GLIDER Sp.z.o.o

Muster/Baureihe(n)
SZD-54-2 “Perkoz” Segelflugzeuge

Wirksamkeitsdatum:	3. November 2026
Kennblatt (TCDS) – Nummer:	EASA.A.574
Ausländische AD:	nicht zutreffend
ersetzt:	Diese AD ersetzt EASA AD 2026-0086 vom 30. April 2026

ATA 24 – Flugsteuerung – Bremsklappen-Torsionsrohr – Inspektion

Hersteller:
Allstar PZL Glider Sp. z o.o. (Allstar PZL) und Wytwórnia Konstrukcji Kompozytowych „PAPIOREK“ Sp. z o.o.

Betroffen:
Segelflugzeuge des Typs SZD-54-2 „Perkoz“, alle Seriennummern.

Begriffsbestimmungen:
Für die Zwecke dieser AD gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

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

Betroffenes Teil: Antriebshebel - Torsionsrohr mit Teilenr. (p/n) 540.64.30.00.

Lufttüchtiges Teil: Antriebshebel - Torsionsrohr mit Teilenr. (p/n) 540.64.30.00A.

Grund:
Es wurden Vorkommnisse gemeldet, bei denen Risse an der Verbindungsstelle (geschweißte Naht) zwischen dem Bedienhebel und dem Torsionsrohr des Bremsklappensystems auftraten. Dieses System ist im Rumpf der Segelflugzeuge des Typs SZD-54-2 „Perkoz“ montiert.

Dieser Zustand könnte – sofern er nicht rechtzeitig erkannt und behoben wird – zu einer eingeschränkten Funktionsfähigkeit oder einem vollständigen Ausfall der Bremsklappenfunktion im Bedarfsfall führen, was wiederum eine eingeschränkte Steuerbarkeit oder einen vollständigen Kontrollverlust über das Segelflugzeug während des Fluges oder der Landung zur Folge haben könnte.

Um diesen potenziell unsicheren Zustand zu beheben, hat Allstar PZL das in dieser Lufttüchtigkeitsanweisung (AD) definierte Service Bulletin (SB) in der Originalausgabe veröffentlicht, um Anweisungen für wiederkehrende Inspektionen der Schweißverbindung zwischen dem Steuerhebel und dem Torsionsrohr bereitzustellen – abhängig von weiteren Untersuchungen, um die Ursache für die gefundenen Risse zu finden.
Daraus folgend hat die EASA die AD 2026-0086 veröffentlicht, die wiederkehrende allgemeine Sichtprüfungen (GVI, general visual inspections) und detaillierte Inspektionen (DET, detailed inspections) der Verbindung der betroffenen Komponenten des Bremsklappensystems vorschreibt sowie – abhängig von den Ergebnissen – die Durchführung entsprechender Korrekturmaßnahmen fordert.

Seitdem diese AD herausgegeben wurde haben weitere Untersuchungen und Berechnungen ergeben, dass die gefundenen Risse aufgrund Ermüdung entstanden sind und daher hat Allstar PZL ein lufttüchtiges Teil konstruiert, wie in dieser AD definiert, um dieses Ermüdungsproblem anzugehen.

Aus dem oben beschriebenen Grund schreibt die hier vorliegende Lufttüchtigkeitsanweisung (AD) vor, dass die Anforderungen der EASA die AD 2026-086, die hiermit ersetzt wird, aufrecht gehalten werden und zusätzlich der Austausch des betroffenen Teils durch ein lufttüchtiges Teil einführt wird, um damit als abschließende Maßnahme die wiederkehrenden GVI- und DET-Prüfungen zu beenden.

Erforderliche Maßnahmen und Fristen:

Erforderlich gemäß den Angaben dieser Lufttüchtigkeitsanweisung, sofern die durch diese Lufttüchtigkeitsanweisung geforderten Maßnahme(n) nicht bereits durchgeführt wurden:

Inspektion(en)

(1) Für Segelflugzeuge bis einschließlich Werknr. s/n 542.A.25.049: vor dem nächsten Flug nach dem 07. Mai 2026 [dem Wirksamwerden der EASA AD 2026-0086] und anschließend in Intervallen von höchstens 200 Flügen, führe eine GVI gemäß den Anweisungen des SB durch (siehe Anmerkungen 1 und 2 dieser AD).

Anmerkung 1: Auf das in Absatz (1) dieser AD festgelegte Intervall von 200 Flügen darf eine nicht kumulative Toleranz von 10 Flügen angewendet werden, um eine Synchronisierung der vorgeschriebenen Inspektionen mit anderen Wartungsaufgaben zu ermöglichen, für die im entsprechenden Wartungshandbuch bereits eine Toleranz eingeräumt ist.

Anmerkung 2: Die in Absatz (1) dieser AD geforderte GVI darf von einem entsprechend autorisierten Piloten/Eigentümer gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission – Anhang Vb Absatz ML.A.803 und dem zugehörigen AMC 1 durchgeführt werden.

(2) Für Segelflugzeuge bis einschließlich Werknr. s/n 542.A.25.049: innerhalb von 300 Flugstunden oder 12 Monaten, je nachdem, was nach dem 07. Mai 2026 [dem

Wirksamwerden der EASA AD 2026-0086] zuerst eintritt und anschließend in Intervallen von höchstens 300 Flugstunden oder 12 Monaten, je nachdem was jeweils zuerst eintritt, führe eine DET und, wenn zutreffend, eine spezielle detaillierte Inspektion (SDI) gemäß den Anweisungen der SB durch.

(3) Falls während einer GVI oder DET, wie in Punkten (1) oder (2) dieser AD gefordert Anzeichen von Rissen gefunden werden und/oder das Vorhandensein eines Risses nicht ausgeschlossen werden kann, ist vor dem nächsten Flug eine SDI gemäß den Anweisungen der SB durchzuführen.

Behebungsmaßnahme(n)

(4) Falls während einer, gemäß Absatz (1) bis (3) dieser AD vorgeschriebenen Inspektion, wie jeweils anwendbar, eine Abweichung wie in der SB beschrieben gefunden wird, ist vor dem nächsten Flug das betroffene Teil gemäß den Anweisungen der SB durch ein lufttüchtiges Teil zu ersetzen.

Abschließende Maßnahme

(5) Für Segelflugzeuge bis einschließlich Werknr. s/n 542.A.25.049: eine Modifikation durch Austausch des betroffenen Teils gemäß den Anweisungen der SB durch ein lufttüchtiges Teil stellt eine abschließende Maßnahme für die wiederkehrenden Überprüfungen dar, wie sie in Absatz (1) und (2) dieser Lufttüchtigkeitsanweisung gefordert werden.

Ersatzteileinbau

(6) Für alle Segelflugzeuge: Installieren Sie an keinem Segelflugzeug ein betroffenes Teil (siehe Anmerkung 3 dieser AD).

Anmerkung 3: Ausbau eines betroffenen Teils aus einem Segelflugzeug und nachfolgender Wiedereinbau dieses betroffenen Teils in dasselbe Segelflugzeug während ein und derselben Wartungsmaßnahme ist nicht als „Installation“ gemäß Punkt (6) dieser AD zu verstehen.

Kredit

(7) Inspektionen, die am Segelflugzeug vor dem Wirksamkeitsdatum dieser AD in Übereinstimmung mit den Anweisungen der Allstar PZL SB BE-004/54-2/2026 in der Originalausgabe durchgeführt wurden, gelten als akzeptiert, um die Anforderungen der Absätze (1) bis (3) dieser AD für das Segelflugzeug zu erfüllen.

(8) Behebungsmaßnahmen, die am Segelflugzeug vor dem Wirksamkeitsdatum dieser AD und vor dem darauffolgenden Flug durchgeführt wurden, nachdem eine Abweichung während einer Inspektion gemäß der Absätze (1) bis (3) dieser AD und in Übereinstimmung mit den genehmigten Allstar PZL Anweisungen gefunden wurde, gelten als akzeptiert, um die Anforderungen des Absatzes (4) dieser AD für das Segelflugzeug zu erfüllen.

Ref. Veröffentlichungen:

Allstar PZL SB BE-004/54-2/2026 Originalausgabe vom 26. Februar 2026, oder Revision 1 vom 22. Juni 2026.

Die Verwendung später genehmigter Überarbeitungen der oben genannten Dokumente ist zulässig, um die Anforderungen dieser AD zu erfüllen.

Bemerkungen:

1. Auf Antrag und mit entsprechender Begründung kann die EASA alternative Methoden zur Übereinstimmung mit dieser AD genehmigen.

2. Die Originalausgabe dieser AD wurde am 20. Augist 2026 als PAD 26-095 zur Kommentierung bis zum 17 September veröffentlicht. Das Comment Response Document können Sie im EASA Safety Publication Tool als komprimierte Datei als Anhang zu dieser AD finden.

3. Anfragen zu dieser AD sollen an die EASA Safety Information Section, Certification Directorate, gesandt werden. E-Mail: ADs@easa.europa.eu

4. Informationen zu Fehlern, Fehlfunktionen, Defekten oder anderen Ereignissen, die dem von dieser AD angesprochenen unsicheren Bedingungen ähneln und bei einem Produkt, Teil oder Gerät, das nicht von dieser AD betroffen ist, auftreten können oder aufgetreten sind, können an das EU-Meldesystem für Flugsicherheit gesendet werden.
Dies kann auch die Meldung über gleiche oder ähnliche Komponenten sein, die nicht in dieser AD und der darin beschriebenen Konstruktion verbaut sind, sofern der gleiche unsichere Zustand bei Flugzeugen mit diesen Komponenten besteht oder entstehen könnte. Solche Komponenten könnten unter einem FAA Parts Manufacturer Approval (PMA), einer ergänzenden Musterzulassung (Supplemental Type Certificate, STC) oder im Rahmen einer anderen Änderung eingebaut sein.

5. Bei Fragen zum technischen Inhalt der Anforderungen dieser AD kontaktieren sie bitte:
Allstar PZL Glider Sp. Z.o.o., ul. Ciezynska 325, 43-300 Bielsko-Biala, Polen
Fax. +48 883 009 933 oder e-Mail:techsupport@szdallstar.com

Kopien sind nicht kontrolliert. Prüfen Sie den Revisionsstatus über das EASA-Internet