



ALLSTAR PZL GLIDER
ul. Cieszyńska 325
43-300 Bielsko-Biała
Poland

techsupport@szdallstar.com

+48 883 008 933

www.szdallstar.com

BIULETYN SERWISOWY BE-004/54-2/2026

SZYBOWIEC: Typ SZD-54 „Perkoz”, model SZD-54-2 „Perkoz”

NUMERY SERYJNE: Wszystkie szybowce typu SZD-54 „Perkoz”, model SZD-54-2 „Perkoz”

TEMAT:

1. Kontrola rury skrętnej napędu hamulca aerodynamicznego.
2. Procedura postępowania w przypadku wykrycia uszkodzenia rury skrętnej.

TERMIN REALIZACJI: Po otrzymaniu biuletynu.

OPRACOWAŁ

Odpowiedzialny za Projekt Typu

.....
Mariusz Stajewski

data 31.03.2026

ZATWIERDZIŁ

Kierownik Odpowiedzialny

.....
Agnieszka Paszyńska

data 31-03-2026

Wydano			Zmieniono			Numer zmiany
DZIEŃ	MIESIĄC	ROK	DZIEŃ	MIESIĄC	ROK	
26	02	2026				

1. UZASADNIENIE WPROWADZENIA BIULETYNU

Allstar PZL Glider, posiadacz Certyfikatu Typu szybowca SZD-54 „Perkoz”, otrzymał informacje od użytkowników ww. szybowców o pojawianiu się pęknięć na łączeniu dźwigni z rurą skrętną napędu hamulców aerodynamicznych zamontowaną w kadłubie (elementy 02 Ramię oraz 01 łącznik na rysunku 540.64.30.00).

Redukcja lub utrata połączenia elementów napędowych może uniemożliwić operowanie hamulcami aerodynamicznymi, co może prowadzić do sytuacji niebezpiecznych w locie.

Przyczyna uszkodzeń pozostaje przedmiotem dalszych analiz. Na obecnym etapie nie wyklucza się wpływu lokalnych czynników materiałowych lub wykonawczych.

2. WYKAZ NUMERÓW FABRYCZNYCH SZYBOWCÓW OBJĘTYCH BIULETYNEM

Wszystkie szybowce typu SZD-54 „Perkoz”, model SZD-54-2 „Perkoz”.

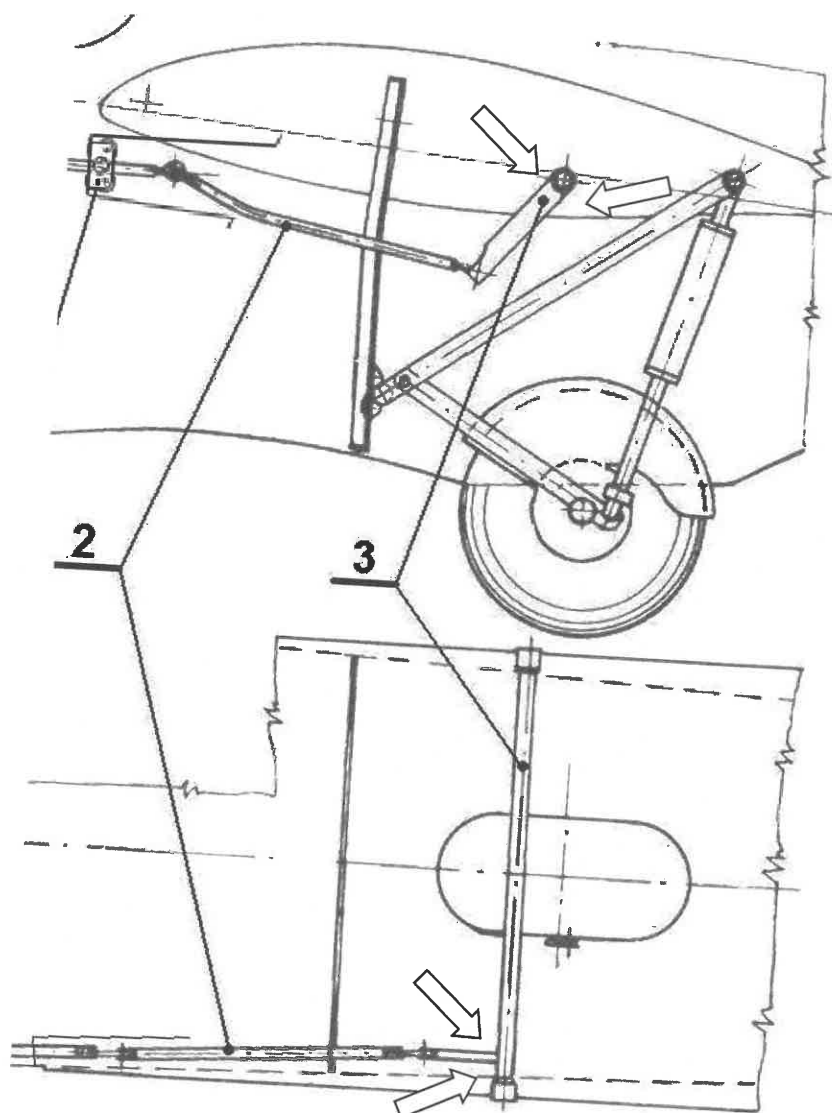
3. WYMAGANE DZIAŁANIA

Na szybowcach wg pkt 2, do czasu wymiany zespołu rury skrętnej na jej wzmocnioną wersję, należy wykonywać cyklicznie inspekcje (doraźne i okresowe) opisane w niniejszym Biuletynie.

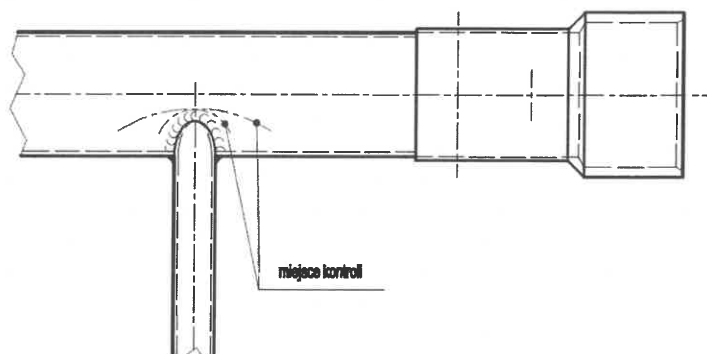
3.1. Inspekcje DORAŻNE

- 3.1.1. Zdemontować skrzydła według procedury opisanej w Instrukcji Obsługi Technicznej, punkt 2.1, lub Instrukcji Użytkowania w Locie, rozdział 4.
- 3.1.2. Przy pomocy lusterka i silnego źródła światła (latarki) przeprowadzić kontrolę wzrokową okolicy połączenia spawanego dźwigni z rurą skrętną (element 3 na rysunku 1 oraz obszary pojawiania się możliwych pęknięć wskazane na rysunku 2).
- 3.1.3. Po inspekcji zamontować skrzydła według procedury opisanej w Instrukcji Obsługi Technicznej, punkt 2.1, lub Instrukcji Użytkowania w Locie, rozdział 4.

Wydano			Zmieniono			Numer zmiany
DZIEŃ	MIESIĄC	ROK	DZIEŃ	MIESIĄC	ROK	
26	02	2026				



Rysunek 1 – lokalizacja rury skrętej (3) napędu hamulców aerodynamicznych w kadłubie.
Strzałki wskazują obszary poddawane sprawdzeniu, pokazane dokładnie na rysunku 2.



Rysunek 2 – połączenie dźwigni z rurą skrętą sterowania hamulcami aerodynamicznymi ze wskazaniem obszarów, w których mogą pojawiać się pęknięcia (z obu stron).

Wydano			Zmieniono			Numer zmiany
DZIEŃ	MIESIĄC	ROK	DZIEŃ	MIESIĄC	ROK	
26	02	2026				

3.2. Inspekcje OKRESOWE

- 3.2.1. Przy zdemontowanych skrzydłach oraz usuniętej podłodze bagażnika zdemontować zespół rury skrętnej napędu hamulców aerodynamicznych.
- 3.2.2. Za pomocą lupy o powiększeniu co najmniej 3x należy sprawdzić, czy w obrębie spoiny oraz w okolicy połączenia spawanego rury nie występują pęknięcia (rysunek 2).
- 3.2.3. W razie potrzeby wykonać defektoskopię sprawdzanych obszarów (np. barwną).
- 3.2.4. Wzrokowo skontrolować, czy rura zachowała cylindryczny kształt i czy nie występują trwałe odkształcenia.

3.3. Terminarz inspekcji

Kontrolę stanu zespołu rury skrętnej należy przeprowadzać:

- 3.3.1. Dla inspekcji doraźnych – po otrzymaniu biuletynu oraz cyklicznie co 200 operacji startów (z tolerancją ± 10 operacji).
- 3.3.2. Dla inspekcji okresowych – przy pracach obsługowych poziomu 12 miesięcy lub 300 godzin lotu (według IOT, p. 16.10).

3.4. Wykonanie inspekcji i jej poświadczanie

- 3.4.1. Inspekcję doraźną może wykonać licencjonowany mechanik lotniczy, odpowiednio zatwierdzona organizacja lub pilot z licencją szybowcową posiadający uprawnienie do pilotowania szybowca SZD-54-2 „Perkoz”.

Inspekcję doraźną należy poświadczyć zgodnie z Rozporządzeniem Komisji (UE) 1321/2014 lub zgodnie z wymaganiami krajowymi państwa rejestracji.

- 3.4.2. Inspekcję okresową może wykonać licencjonowany mechanik lotniczy lub odpowiednio zatwierdzona organizacja.

Inspekcję okresową należy poświadczyć zgodnie z Rozporządzeniem Komisji (UE) 1321/2014 lub zgodnie z wymaganiami krajowymi państwa rejestracji.

4. CZYNNOŚCI PO ZAKOŃCZENIU KONTROLI

- 4.1. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń połączenia dźwigni z rurą skrętną należy szybowiec wycofać z eksploatacji do czasu realizacji zaleceń producenta szybowca, znajdujących się w opracowaniu.
- 4.2. Jeśli w wyniku inspekcji nie stwierdzono uszkodzeń połączenia dźwigni z rurą skrętną, szybowiec można dalej eksploatować z zachowaniem okresów inspekcji opisanych w p. 3.3.

Wydano			Zmieniono			Numer zmiany
DZIEŃ	MIESIĄC	ROK	DZIEŃ	MIESIĄC	ROK	
26	02	2026				

5. ZAŁĄCZNIKI

5.1. Biuletyn nie posiada załączników.

6. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

- 6.1. Dalsze postępowanie z szybowcami, w których stwierdzono uszkodzenie połączenia dźwigni z rurą skrętną hamulców aerodynamicznych, będzie określone w kolejnym biuletynie posiadacza Certyfikatu Typu.
- 6.2. Uszkodzone rury skrętne nie nadają się do naprawy lub do wykorzystania jako zapasowe i należy je zutylizować.

– KONIEC –

Wydano			Zmieniono			Numer zmiany
DZIEŃ	MIESIĄC	ROK	DZIEŃ	MIESIĄC	ROK	
26	02	2026				