



PREZES URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, 2026-04-09

LTT-3.5342.1.2026.ULC.1

Właściciele/Użytkownicy szybowca SZD-56-2 „Diana-2”, numer seryjny XB-01

DECYZJA

Na podstawie art. 47 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r.– Prawo lotnicze (Dz.U. z 2025 r. poz. 1431, 1668) oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U.2025 r. poz. 1691), dalej jako „KPA” niniejszym informujemy, że Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego w drodze decyzji administracyjnej wydaje zgodnie z wymaganiami Załącznika 8 do Konwencji [tzw. Konwencji chicagowskiej], o której mowa w art. 3 ust. 2 Ustawy Prawo lotnicze:

Dyrektywę zdatności SP-0003-2026-A, dotyczącą wdrożenia określonych ograniczeń operacyjnych i umieszczenia tabliczki ograniczeń w kabinie szybowca SZD-56-2 „Diana-2”, nr seryjny XB-01, w związku z negatywnym wynikiem próby obciążenia statycznego skrzydła szybowca.

UZASADNIENIE

W trakcie przygotowań do certyfikacji szybowca SZD-56-3 „Diana-2 FES”, przeprowadzono przy użyciu reprezentatywnego skrzydła szybowca SZD-56-2 „Diana-2” próby obciążenia statycznego. Podczas nich wykazano, że skrzydło nie spełnia wymagań dotyczących wytrzymałości na określone obciążenia graniczne. Stwierdzona niewystarczająca wytrzymałość może, w przypadku braku wymaganych działań korygujących, prowadzić do uszkodzenia skrzydła podczas lotu, co może skutkować obrażeniami osoby znajdującej się na pokładzie szybowca.

Wymagane działania i czas realizacji:

Wymagane zgodnie ze wskazaniem w niniejszej dyrektywie, chyba że działania wymagane w niniejszej dyrektywie zostały już wykonane:

Ograniczenia operacyjne:

- (1) Od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy wykonywanie lotów szybowcem jest dozwolone pod warunkiem przestrzegania ograniczeń operacyjnych określonych w Załączniku 1 do niniejszej dyrektywy.

Tabliczka ograniczeń:

Ponieważ wprowadzane ograniczenia prędkości mają charakter tymczasowy dopuszcza się pozostawienie dotychczasowego oznakowania prędkościomierza pod warunkiem umieszczenia tabliczki z aktualnymi danymi.

- (2) Przed kolejnym lotem, ale nie później niż 14 dni po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy, należy umieścić tabliczkę, zgodnie ze wzorem podanym w Załączniku 2 do niniejszej dyrektywy, w kabinie, w miejscu widocznym dla pilota, najlepiej w pobliżu prędkościomierza.

Instrukcja Użytkowania w Locie i Obsługi Technicznej

- (3) Przed kolejnym wznowieniem ważności Pozwolenia na wykonywanie lotów w kategorii specjalnej nr PLS-07/05/02, po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy, należy wprowadzić zmiany do Instrukcji Użytkowania w Locie i Obsługi Technicznej odzwierciedlające wprowadzone ograniczenia.

Zgodnie z art.47 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze dla statków powietrznych nieobjętych nadzorem EASA Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje zgodnie z wymaganiami Załącznika 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, dyrektywy zdatności określające obowiązki dla użytkowników i właścicieli statków powietrznych w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.

W związku z powyższym zgodnie z art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego niniejsza decyzja administracyjna wprowadzająca dyrektywę zdatności zostaje ogłoszona w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego i będzie uznana za doręczoną stronom z upływem 14 dni od dnia jej publikacji.

POUCZENIE

- 1) Od decyzji wydanej przez Prezesa Urzędu stronie nie służy odwołanie, jednak strona może, zgodnie z przepisami art. 127 § 3 i art. 129 § 2 „KPA” zwrócić się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.
- 2) Jeśli strona nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, ul. Jasna 2/4, na podstawie art. 50 § 1, art. 52 § 3, art. 53 § 1 oraz art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz.U.2024. poz. 935, 1685, z 2025 r. poz. 769, 1427), dalej „ustawa Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi” skargę na decyzję w terminie 30 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji stronie, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Wpis stały od skargi wynosi 200 zł. Strona ma możliwość ubiegania się o przyznanie prawa pomocy. Prawo pomocy obejmuje zwolnienie od kosztów sądowych oraz ustanowienie adwokata, radcy prawnego, doradcy podatkowego lub rzecznika patentowego. Wniosek o przyznanie prawa pomocy, na podstawie art. 243 § 1 ustawy Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi, może być złożony do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego przed wszczęciem postępowania lub w jego toku. Wniosek jest wolny od opłat sądowych.

- 3) Strona może, na podstawie art. 127a § 1 KPA, w trakcie biegu terminu do złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, o którym mowa w punkcie 1 pouczenia, złożyć Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego oświadczenie o zrzeczeniu się prawa do złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy. Z dniem doręczenia takiego oświadczenia, przez ostatnią ze stron postępowania, niniejsza decyzja staje się ostateczna, prawomocna i nie przysługuje od niej prawo do wniesienia skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.

Z poważaniem,

Z up. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Marcin Perkowski

Dyrektor Departamentu Zdatości do Lotu

(dokument został wydany w postaci elektronicznej i opatrzony kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Załączniki:

Dyrektywa Zdatości nr SP-0003-2026-A.



**RZECZPOSPOLITA POLSKA
URZĄD LOTNICTWA
CYWILNEGO**

ul. Marcina Flisa 2
02-247 Warszawa
Tel. (4822) 520 73 36, Fax. (4822) 520 73 73

**REPUBLIC OF POLAND
CIVIL AVIATION AUTHORITY**

**DYREKTYWA ZDATNOŚCI
AIRWORTHINESS DIRECTIVE**

Nr/No: SP-0003-2026-A

Data wydania: 9 kwietnia 2026 r.
Issued: April 9, 2026

Niniejsza dyrektywa zgodności została wydana zgodnie z art. 47 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2025 r. poz. 1431, 1668)

Uwaga: Każda mająca zastosowanie dyrektywa zgodności musi być wykonana zgodnie z jej wymaganiami, chyba że Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego ustalił inaczej w drodze kolejnej dyrektywy.

This Airworthiness Directive ("AD") is issued in accordance with art. 47 of the Aviation Law Act of 3rd July 2002 (the Journal of Law 2025, item 1431, 1668).

Note: Each applicable airworthiness directive must be carried out within the requirements of that airworthiness directive, unless the President of the Civil Aviation Authority determines otherwise by means of a subsequent directive.

Posiadacz zatwierdzenia projektu: Nie dotyczy
Design Approval Holder's Name: Not applicable

**(Certyfikat Typu / Certyfikat Zatwierdzenia
Nr Arkusza Danych -TCDS):** Nie dotyczy

**Type Certificate / Certificate of Approval
(TCDS Number(s)):** Not applicable

Oznaczenia typu/wersji: SZD-56-2 „Diana-2”
Type/Model designation(s):

Wejście w życie: Obowiązuje od dnia publikacji niniejszej dyrektywy;
Effective Date: In force from the date of publication of this AD;

Dyrektywy zagraniczne: Nie dotyczy
Foreign ADs: Not applicable

Zmiana: Nie dotyczy
Revision: Not applicable

Rozdział ATA: Nie dotyczy
ATA Chapter: Not applicable

Producent: Biuro Projektowe „B” Bogumił Bereś
Manufacturer: ul. Golezowska 4/136, 43-300 Bielsko-Biała

Zastosowanie: Dotyczy szybowca SZD-56-2 „Diana-2”, numer seryjny XB-01.
Applicability: Applies to the SZD-56-2 “Diana-2” sailplane, S/N XB-01.

Dotyczy: Zmiana ograniczeń operacyjnych.
Subject: Change to operational limitations.

Przyczyna wydania:
Reason for the issuance:

W ramach przygotowań do certyfikacji szybowca SZD-56-3 „Diana-2 FES” przeprowadzono próby obciążenia statycznego przy użyciu reprezentatywnego skrzydła szybowca SZD-56-2 „Diana-2”. Badania wykazały, że skrzydło nie jest w stanie wytrzymać określonych obciążeń granicznych.

Ten stan, jeśli nie zostanie skorygowany, może doprowadzić do uszkodzenia skrzydła podczas lotu, co może skutkować obrażeniami osoby znajdującej się na pokładzie szybowca.

Aby zaradzić temu potencjalnie niebezpiecznemu stanowi, firma Avionic Sp. J. zidentyfikowała ograniczenia operacyjne, które umożliwiają bezpieczne użytkowanie szybowca.

Z tego powodu EASA wydała w dniu 27.03.2026 r. Dyrektywę Zdatności nr 2026-0068 dla szybowców SZD-56-2 „Diana-2” objętych certyfikatem typu EASA.A.451.

Szybowiec SZD-56-2 „Diana-2”, nr seryjny XB-01, jest użytkowany w kategorii specjalnej pod nadzorem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, nie podlega pod certyfikat typu EASA.A.451 i tym samym dyrektywa EASA nr 2026-0068 bezpośrednio nie ma do niego zastosowania. Niemniej stwierdzony problem niedostatecznej wytrzymałości struktury skrzydeł dotyczy również szybowca o numerze seryjnym XB-01.

Z powyższych powodów, ta dyrektywa wymaga wdrożenia określonych ograniczeń operacyjnych i umieszczenia tabliczki ograniczeń w kabinie.

Niniejsza dyrektywa jest traktowana jako działanie tymczasowe i mogą zostać podjęte dalsze działania.

In preparation of SZD-56-3 "Diana-2 FES" sailplane certification activities, static load tests were conducted using a representative wing from the SZD-56-2 "Diana-2" sailplane, which determined that the wing cannot withstand the prescribed ultimate loads.

This condition, if not corrected, may lead to failure of the wing during flight, possibly resulting in injury to the sailplane occupant.

To address this potential unsafe condition, Avionic Sp. J. identified operational limitations which allow safe operation of the sailplane.

For this reason, EASA issued on 27/03/2026 Airworthiness Directive No. 2026-0068 for SZD-56-2 "Diana-2" sailplanes covered by type certificate EASA.A.451.

The SZD-56-2 "Diana-2" sailplane, serial number XB-01, is operated in a special category under national oversight and is not subject to EASA.A.451 type certificate, and therefore EASA Directive No. 2026-0068 does not directly apply to it. However, the identified problem of insufficient wing structure strength also applies to the sailplane with serial number XB-01.

For the reasons described above, this AD requires to implement specific operational limitations and to install a placard in the cockpit.

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

Wymagane działania i czas realizacji:

Wymagane zgodnie ze wskazaniem w niniejszej dyrektywie, chyba że działania wymagane w niniejszej dyrektywie zostały już wykonane:

Ograniczenia operacyjne:

- (1) Od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy wykonywanie lotów szybowcem jest dozwolone pod warunkiem przestrzegania ograniczeń operacyjnych określonych w Załączniku 1 do niniejszej dyrektywy.

Tabliczka ograniczeń:

Ponieważ wprowadzane ograniczenia prędkości mają charakter tymczasowy dopuszcza się pozostawienie dotychczasowego oznakowania prędkościomierza pod warunkiem umieszczenia tabliczki z aktualnymi danymi.

- (2) Przed kolejnym lotem, ale nie później niż 14 dni po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy, należy umieścić tabliczkę, zgodnie ze wzorem podanym w Załączniku 2 do niniejszej dyrektywy, w kabinie, w miejscu widocznym dla pilota, najlepiej w pobliżu prędkościomierza.

Instrukcja Użytkowania w Locie i Obsługi Technicznej

- (3) Przed kolejnym wznowieniem ważności Pozwolenia na wykonywanie lotów w kategorii specjalnej nr PLS-07/05/02, po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy, należy wprowadzić zmiany do Instrukcji Użytkowania w Locie i Obsługi Technicznej odzwierciedlające wprowadzone ograniczenia.

Required Actions and Compliance Time:

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

Operational Limitations:

- (1) From the effective date of this AD, flight operation of the sailplane is allowed, provided the operational limitations specified in Appendix 1 of this AD are complied with.

Limitations Placard:

Since the introduced airspeed limits are temporary, it is permissible to leave the current airspeed indicator markings provided that a placard with current data is placed.

- (2) Before next flight, but not later than 14 days after the effective date of this AD, install the placard, as defined in Appendix 2 of this AD, in the cockpit, in full view of the pilot, preferably close to the airspeed indicator.

Flight and Maintenance Manual:

- (3) Before the next renewal of the Special Category Flight Permit No. PLS-07/05/02 after the effective date of this AD, the Flight and Maintenance Manual must be amended to reflect the limitations introduced.

Dokumentacja związana:

Brak

Ref. publications:

None

Uwagi:

Szybowiec jest użytkowany na podstawie Pozwolenia na wykonywanie lotów w kategorii specjalnej nr PLS-07/05/02.

Remarks:

The sailplane is operated under the Special Category Flight Permit number 07/05/02.

Załącznik 1 - Ograniczenia operacyjne
Appendix 1 - Operational Limitations

Maksymalna masa w locie <i>Maximum in flight weight</i>		297	[kg]
Maksymalna masa balastu wodnego w skrzydłach <i>Maximum weight of water ballast in wings</i>		0	[kg]
Prędkość manewrowa <i>Manoeuvring speed</i>	V _A	157	[km/h]
Prędkość lotu w burzliwej atmosferze <i>Rough air speed</i>	V _{RA}	157	[km/h]
Maksymalna prędkość przy klapach w położeniu +14/+21/+28° <i>Maximum flight speed with flaps in position +14/+21/+28°</i>	V _{FE}	149	[km/h]
Prędkość nieprzekraczalna <i>Never exceed speed</i>	V _{NE}	250	[km/h]

Załącznik 2 - Tabliczka ograniczeń prędkości
Appendix 2 - Airspeed Limitations Placard

Oznaczenia
prędkościomierza
nieaktualne

NIE PRZEKRACZAĆ:
 $V_A = 157 \text{ km/h}$
 $V_{RA} = 157 \text{ km/h}$
 $V_{FE} = 149 \text{ km/h}$
 $V_{NE} = 250 \text{ km/h}$

AIS markings
incorrect

DO NOT EXCEED:
 $V_A = 157 \text{ km/h}$
 $V_{RA} = 157 \text{ km/h}$
 $V_{FE} = 149 \text{ km/h}$
 $V_{NE} = 250 \text{ km/h}$

Powyższa ilustracja pokazuje niezbędną zawartość tabliczki.

Czcionka, kolor i rozmiar muszą być spójne z innymi tabliczkami już zamontowanymi na szybowcu.

The illustration above shows the necessary contents of the placard.

Font, colour and size must be consistent with other placards already installed on the sailplane.