



PREZES URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, 2026-08-06

LTT-3.5342.4.2026.ULC.1

Avionic sp. j. B. Kawik - K. Kawik z siedzibą w Górkach Wielkich

ul. Stary Dwór 9, 43-436 Górk Wielkie

KRS: 0000195465, NIP: 5481591358

SARL Barthelemy HATT Société à responsabilité limitée z siedzibą w Noirmoutier we Francji

4 rue du Cheminet, 85330, Noirmoutier, Francja

SIREN: 902030998, SIRET siedziby (fran. du siège social): 90203099800014, numer VAT

wewnątrzwspólnotowy: FR04902030998

DECYZJA

Na podstawie art. 47 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (t.j. Dz. U. z 2025 r., poz. 1431, z późn. zm.) w zw. z Załącznikiem 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz.U. z 1959 r., Nr 35, poz.212, dalej jako: Konwencja chicagowska) oraz art. 104 § 1 i art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U.2025 r., poz. 1691, dalej jako: k.p.a.) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

1. **wydaje Dyrektywę Zdatości nr SP-0004-2026-A, dotyczącą wdrożenia określonych ograniczeń operacyjnych i umieszczenia tabliczki ograniczeń w kabinie obu szybowców SZD-56-3 „Diana-2 FES- U” o numerach seryjnych: 562105001 i 563119003, w związku z negatywnym wynikiem próby obciążenia statycznego reprezentatywnego skrzydła szybowca SZD-56-2 „Diana-2”, stanowiącą załącznik nr 1 do niniejszej decyzji,**
2. **decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.**

UZASADNIENIE

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”, tj. szybowca z tej samej rodziny tylko w innej wersji rozwojowej. 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, producent zidentyfikował ograniczenia operacyjne, które umożliwiają bezpieczne użytkowanie szybowców.

tel.: +48 22 520-72-00

kancelaria@ulc.gov.pl

www.ulc.gov.pl

ul. Marcina Flisa 2

02-247 Warszawa

NIP 5262658186 REGON 015266812

Strona 1 z 4

Z tego powodu Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (zwana dalej „EASA”) wydała w dniu 27 marca 2026 r. Dyrektywę Zdatości nr 2026-0068 dla szybowców SZD-56-2 „Diana-2” objętych certyfikatem typu EASA.A.451.

Szybowiec typu SZD-56-3 „Diana-2 FES” jest w trakcie procesu certyfikacji i dyrektywa EASA nr 2026-0068 go nie obejmuje, niemniej stwierdzony problem niedostatecznej wytrzymałości struktury skrzydeł dotyczy wszystkich zbudowanych szybowców tego typu, a także jego pochodnych użytkowanych poza środowiskiem EASA.

Z powyższych powodów, ta dyrektywa dotyczy również dwóch egzemplarzy szybowca oznaczonych jako SZD-56-3 „Diana-2 FES-U” (będących pochodnymi modelu SZD-56-3 „Diana-2 FES”), użytkowanych w Polsce w klasie Urządzenia latające i wpisanych do ewidencji statków powietrznych prowadzonej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w kategorii K6E, podkategorii UL-G Ultralekki szybowiec.

Wymagane działania i czas realizacji

Wymagane działania od (1) do (3) podejmowane są zgodnie ze wskazaniem w Dyrektywie Zdatości nr SP-0004-2026-A stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszej decyzji (dalej jako: dyrektywa nr SP-0004-2026-A), chyba że działania te zostały już wykonane.

Ograniczenia operacyjne

- (1) Od dnia wejścia w życie dyrektywy nr SP-0004-2026-A wykonywanie lotów szybowcem jest dozwolone pod warunkiem przestrzegania ograniczeń operacyjnych określonych w załączniku nr 1 do ww. 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 dyrektywy nr SP-0004-2026-A, należy umieścić tabliczkę, zgodnie ze wzorem podanym w załączniku nr 2 do ww. dyrektywy, w kabinie, w miejscu widocznym dla pilota, w pobliżu prędkościomierza.

Instrukcja użytkowania w locie i instrukcja obsługi technicznej

- (3) Nie później niż 30 dni po dacie wejścia w życie dyrektywy nr SP-0004-2026-A, należy wprowadzić zmiany do instrukcji użytkowania w locie i instrukcji obsługi technicznej odzwierciedlające wprowadzone ograniczenia.

Zgodnie z art. 47 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r.– Prawo lotnicze dla statków powietrznych nieobjętych nadzorem EASA Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje zgodnie z wymaganiami Załącznika 8 do Konwencji chicagowskiej, dyrektywy zdatości określające obowiązki dla użytkowników i właścicieli statków powietrznych w zakresie ciągłej zdatości do lotu statku powietrznego.

W związku z powyższym, zgodnie z art. 49 k.p.a. w zw. z art. 47 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo Lotnicze 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.

Na podstawie art. 108 § 1 k.p.a. niniejszej decyzji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydanej na podstawie art. 47 ustawy – Prawo lotnicze w zw. z Załącznikiem 8 do Konwencji chicagowskiej nadano rygor natychmiastowej wykonalności. Decyzje w przedmiocie wydawania dyrektyw zdatności do lotu dla statków powietrznych nieobjętych nadzorem EASA bezpośrednio wpływają na bezpieczeństwo ruchu lotniczego, zatem zastosowanie znajdują ogólne instytucje z k.p.a.

W niniejszej sprawie zastosowanie rygoru natychmiastowej wykonalności jest w pełni dopuszczalne i uzasadnione z uwagi na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego, albowiem wadliwość statku powietrznego (objęta dyrektywą zdatności) może potencjalnie zagrażać bezpieczeństwu załogi, pasażerów lub osób na ziemi. Ponadto takie rozstrzygnięcie uzasadnia także interes społeczny (publiczny) w postaci zapewnienia ogólnego bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej i zapobieganie katastrofom lotniczym. W ocenie organu zwłoka w wykonaniu decyzji realnie zagraża wyżej wymienionym dobrom, zatem postanowiono jak w pkt 2 sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji odwołanie nie przysługuje, jednak strona niezadowolona z rozstrzygnięcia może na podstawie art. 127 § 3 w zw. z art. 5 § 2 pkt 4 i art. 129 § 2 k.p.a. zwrócić się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji w drodze obwieszczenia. Wniosek jest wolny od opłat.

Jeżeli strona nie chce skorzystać z prawa zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może na podstawie art. 50 § 1 w zw. z art. 52 § 3, art. 53 § 1 oraz art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (t.j. Dz. U. z 2026 r. poz. 143), wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę na decyzję, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji. Wpis od skargi pozostaje stały i wynosi 200 zł.

Strona ma możliwość ubiegania się o zwolnienie od kosztów albo przyznanie prawa pomocy. Wniosek o przyznanie prawa pomocy, na podstawie art. 243 § 1 ustawy – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi może być złożony do właściwego rzeczowo i miejscowo Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego przed wszczęciem postępowania lub w jego toku. Wniosek jest wolny od opłat sądowych.

Na podstawie art. 127a k.p.a. strona może w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji zrzec się prawa do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy poprzez złożenie stosownego oświadczenia Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Z dniem doręczenia Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, że strona nie będzie mogła wnieść wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, ani skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie.

Załączniki:

1. Dyrektywa Zdatości nr SP-0004-2026-A.

Z poważaniem,

Z up. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Justyna Iglewska

Zastępca Dyrektora Departamentu Zdatości do Lotu

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



**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-0004-2026-A

Data wydania: 06 sierpień 2026 r.
Issued: August 6th, 2026

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

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 (consolidated version: the Journal of Law 2025, item 1431, as amended)

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-56-3 „Diana-2 FES-U”
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: Avionic sp. j. B. Kawik - L. Matuszek
Manufacturer: ul. Stary Dwór 9, 43-436 Górkki Wielkie (obecnie Avionic sp.j.
B.Kawik - K. Kawik, ul. Stary Dwór 9, 43-436 Górkki Wielkie)

Zastosowanie: Dotyczy szybowców SZD-56-3 „Diana-2 FES-U”,
Applicability: numery seryjne: 562105001, 563119003.
*Applies to the SZD-56-3 “Diana-2 FES-U” sailplanes,
S/N: 562105001, 563119003.*

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, producent zidentyfikował ograniczenia operacyjne, które umożliwiają bezpieczne użytkowanie szybowców.

Z tego powodu Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (zwana dalej „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 typu SZD-56-3 „Diana-2 FES” jest w trakcie procesu certyfikacji i dyrektywa EASA nr 2026-0068 go nie obejmuje, niemniej stwierdzony problem niedostatecznej wytrzymałości struktury skrzydeł dotyczy wszystkich zbudowanych szybowców tego typu, a także jego pochodnych użytkowanych poza środowiskiem EASA.

Z powyższych powodów, ta dyrektywa dotyczy dwóch egzemplarzy szybowca oznaczonych jako SZD-56-3 „Diana-2 FES-U” (będących pochodnymi modelu SZD-56-3 „Diana-2 FES”), użytkowanych w Polsce w klasie Urządzenia latające i wpisanych do ewidencji statków powietrznych prowadzonej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w kategorii K6E, podkategorii UL-G Ultralekki szybowiec.

Niniejsza 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, the manufacturer has identified operational limitations which allow safe operation of the sailplanes.

For this reason, European Union Aviation Safety Agency (hereinafter "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-56-3 "Diana-2 FES" sailplane type is in the process of certification and EASA Directive No. 2026-0068 does not cover it, however, the identified problem of insufficient wing structure strength applies to all built sailplanes of this type, as well as its derivatives used outside the EASA environment.

For the above reasons, this AD concerns two sailplanes designated as SZD-56-3 "Diana-2 FES-U" (which are derivatives of the SZD-56-3 "Diana-2 FES"), used in Poland as Flying Devices class and entered in the register of aircraft kept by the President of the Civil Aviation Authority in K6E category, UL-G Ultralight glider subcategory.

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 działania od (1) do (3) podejmowane są zgodnie ze wskazaniem w niniejszej dyrektywie, chyba że działania te 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 nr 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 nr 2 do niniejszej dyrektywy, w kabinie, w miejscu widocznym dla pilota, w pobliżu prędkościomierza.

Instrukcja użytkowania w locie i instrukcja obsługi technicznej

- (3) Nie później niż 30 dni po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy, należy wprowadzić zmiany do instrukcji użytkowania w locie i instrukcji obsługi technicznej odzwierciedlające wprowadzone ograniczenia.

Required Actions and Compliance Time

Required action(s) in items (1) to (3) are taken as indicated by this AD, unless the action(s) 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 No. 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 No. 2 of this AD, in the cockpit, in full view of the pilot, preferably close to the airspeed indicator.*

Flight Manual and Maintenance Manual

- (3) *Not later than 30 days after the effective date of this AD, the flight manual and maintenance manual must be amended to reflect the limitations introduced.*

Dokumentacja związana: Brak
Ref. publications: None

Uwagi: Brak
Remarks: None

Załącznik nr 1 - Ograniczenia operacyjne
Appendix No. 1 - Operational Limitations

Maksymalna masa w locie <i>Maximum in flight weight</i>		380	[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	150	[km/h]
Prędkość lotu w burzliwej atmosferze <i>Rough air speed</i>	V _{RA}	150	[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}	139	[km/h]
Prędkość nieprzekraczalna <i>Never exceed speed</i>	V _{NE}	219	[km/h]

Załącznik nr 2 - Tabliczka ograniczeń prędkości
Appendix No. 2 - Airspeed Limitations Placard

Oznaczenia prędkościomierza nieaktualne NIE PRZEKRACZAĆ: $V_A = 150 \text{ km/h}$ $V_{RA} = 150 \text{ km/h}$ $V_{FE} = 139 \text{ km/h}$ $V_{NE} = 219 \text{ km/h}$	AIS markings incorrect DO NOT EXCEED: $V_A = 150 \text{ km/h}$ $V_{RA} = 150 \text{ km/h}$ $V_{FE} = 139 \text{ km/h}$ $V_{NE} = 219 \text{ km/h}$
--	---

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.