

Szanowny Panie Henryku,

Na wstępie należy sprostować nieprawdziwe stwierdzenie zawarte w Pana korespondencji, jakoby loty szybowcami typu SZD-9 bis 1E „Bocian” zostały zawieszone przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) lub Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC).

W dniu 30 marca 2026 r. EASA wydała dokument Safety Information Bulletin (SIB) No. 2026-02. SIB jest dokumentem o charakterze wyłącznie informacyjnym i doradczym, służącym przekazaniu informacji dotyczących bezpieczeństwa oraz zaleceń dla właścicieli, operatorów i organizacji obsługowych. Dokument ten nie stanowi podstawy do wprowadzania obowiązkowych ograniczeń w eksploatacji statków powietrznych ani nie oznacza zawieszenia wykonywania lotów.

W przedmiotowym SIB EASA poinformowała właścicieli i użytkowników szybowców o wprowadzeniu przez właściciela certyfikatu typu do obrotu podzespołu, który nie został certyfikowany. Podzespół ten posiada numer niezgodny z katalogiem części oraz został wykonany z materiału innego niż przewidziany w zatwierdzonym projekcie typu. Jednocześnie EASA zaleciła przeprowadzenie kontroli sznurów gumowych podwozia głównego w celu potwierdzenia, że zamontowane elementy są zgodne z zatwierdzoną konfiguracją typu statku powietrznego.

EASA jednoznacznie wskazała również, że opisana sytuacja nie została uznana za stan niebezpieczny, który uzasadniałby wydanie Dyrektywy Zdatności do Lotu (Airworthiness Directive – AD) na podstawie pkt 21.A.3B załącznika I (Part 21) do Rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012. To właśnie Dyrektywa Zdatności do Lotu (AD), a nie Safety Information Bulletin (SIB), stanowi instrument prawny służący do nakładania obowiązkowych działań na użytkowników statków powietrznych, w tym – jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo – ograniczeń lub zakazu wykonywania lotów do czasu usunięcia stwierdzonej niezgodności.

Niezależnie od powyższego należy wskazać, że wymóg wymiany sznura amortyzującego w szybowcu typu SZD 9 bis 1E „Bocian” stanowi obowiązkową informację w zakresie ciągłej zdatności do lotu. Właściciel certyfikatu typu opublikował biuletyny serwisowe BE-032/2003, BE-033/9/2019, określające warunki przedłużania resursów szybowców tego typu i dalszej ich eksploatacji. Wymóg wymiany sznura amortyzującego po 4 latach użytkowania jest opisany w przeglądzie wg „Programu przeglądu 200h”, który jest przywołany w obu wskazanych biuletynach.

Biuletyn BE-032/2003 został bezpośrednio przywołany w arkuszu danych certyfikatu typu EASA.A.319, natomiast biuletyn BE-033/9/2019 stanowi element dokumentu Major Change Approval 10069842, zatwierdzającego zmianę poważną do certyfikatu typu szybowca. Dokumenty te, wraz z dokumentami w nich przywołanymi, stanowią obowiązującą informację w zakresie ciągłej zdatności do lotu.

Zgodnie z pkt ML.A.902 lit. b statek powietrzny nie może wykonywać lotów, jeżeli przestał odpowiadać zatwierdzonemu projektowi typu. Montaż niezatwierdzonych podzespołów, których wymiana została określona jako obowiązkowa, powoduje utratę zgodności statku powietrznego z zatwierdzonym projektem typu.

To właśnie ten fakt, w połączeniu z informacją przekazaną przez właściciela certyfikatu typu o wprowadzaniu od kilku lat do obrotu niecertyfikowanych podzespołów, był podstawą wydania przez EASA ostrzeżenia dla właścicieli i użytkowników w formie Safety Information Bulletin No. 2026-02.

Odmierna sytuacja występuje w przypadku szybowca typu SZD-50-3 „Puchacz”. W odniesieniu do tego typu właściciel certyfikatu typu nie określił ograniczenia żywotności sznura amortyzującego. Jego stan techniczny podlega kontroli zgodnie z Instrukcją Obsługi Technicznej podczas przeglądów na początek sezonu, co 50 i 100 godzin lotu, co 12 miesięcy, po twardym lądowaniu oraz podczas przeglądu co 1000 godzin lotu. Oznacza to, że eksploatacja tego elementu prowadzona jest według jego stanu technicznego („on condition”), a nie według ustalonego limitu czasowego.

Zarówno szybowiec typu SZD 9 bis 1E „Bocian”, jak i SZD 50-3 „Puchacz” są dwumiejscowymi szybowcami przeznaczonymi – zgodnie z arkuszami danych certyfikatów typu (odpowiednio EASA.A.319 oraz EASA.A.312) – między innymi do prowadzenia szkolenia szybowcowego. Urząd Lotnictwa Cywilnego nie ma wpływu na wybór przez podmioty prowadzące szkolenie lotnicze rodzaju statku powietrznego wykorzystywanego do szkolenia. Decyzja w tym zakresie należy do organizacji szkolącej, która może wykorzystywać zarówno wskazane typy szybowców, jak i inne typy posiadające odpowiednie dopuszczenie do wykonywania tego rodzaju operacji.

Z poważaniem,

Marcin Perkowski

Dyrektor / Director

Departament Zdatości do Lotu / Airworthiness Department

tel.: +48 (22) 520 7334

e-mail: mperkowski@ulc.gov.pl