

# Charta von Braunschweig



Der fliegerische Erhalt historischer Luftfahrzeuge

## Inhalt

- Präambel
- Definition
- Zielsetzung
- Restaurierung
- Zulassung
- Pflege und Betrieb
- Status und Zukunft
- Nota bene und Kontaktadresse

## Präambel

Zeugnisse des menschlichen technischen Schaffens sind seit Jahrhunderten die Bauwerke, die in der Gegenwart als Denkmäler bewahrt werden. Abgesehen von der schon länger währenden Entwicklung der Schifffahrt sind seit mehr als einem Jahrhundert bedeutsame technische Dinge geschaffen worden, welche die Mobilität des Menschen erweitert haben.

Neben schnellen und weiten Bewegungen auf dem Lande durch Eisenbahn und Auto war es der alte Wunsch des Menschen, sich vom Boden zu erheben, Hindernisse zu überwinden und die vogelgleiche Freiheit in der Luft zu erleben.

Die Erfindung so verschiedener Geräte wie Ballon und Flugzeug ermöglichten es dann tatsächlich, sich vom Boden zu erheben.

In der heutigen Zeit ist ein internationales Zusammenleben ohne den Luftverkehr nicht mehr vorstellbar.

Die rasanten Entwicklungen seit den Anfängen, teilweise durch immensen Druck nach dem Streben der Überlegenheit in Kriegszeiten, sowie später die Reiselust, der globale Handel und der sportliche Ehrgeiz des Menschen befruchteten große Entwicklungen, die bis über den heutigen Tag hinaus andauern.

Die Grundlagen und Ableitungen aus diesen Entwicklungen sind aus dem täglichen Leben nicht mehr wegzudenken, etwa die Erkenntnisse der Meteorologie, der Transfer von Aerodynamik in den Automobilbau oder der Gestaltung von Windkraftanlagen. Luftfahrttechnik ist ein meist unbewusster Bestandteil unseres Lebens, deren Wurzeln es zu erhalten gilt.

Basierend auf der Grundlage der 1964 verabschiedeten "Charta von Venedig" für den Erhalt historischer Bausubstanz auf internationaler Ebene, soll einen internationalen Mindeststandard zur Erhaltung, dem aktiven Betrieb und Pflege historischer Luftfahrzeuge im Sinne des Denkmalwesens die "Charta von Braunschweig" setzen.

Die Bereitschaft und Zustimmung des Luftfahrzeugbesitzers ist zur Umsetzung notwendig.

## Definition

Das luftfahrthistorische Erbe umfasst die wissenschaftlichen Entwicklungen und technischen Umsetzungen in den beiden Bereichen des Luftfahrtwesens unter Ausnutzung

1. des aerostatischen Auftriebs (Ballon, Luftschiff) sowie
2. des aerodynamischen Auftriebs (Flugzeug, Hubschrauber).

In der folgenden Charta sind diese Entwicklungen unter der Bezeichnung "Luftfahrzeug" beschrieben.

Inhalt der Charta sind, was den lufttüchtigen Erhalt betrifft, motorisch angetriebene oder antriebslose personentragende Luftfahrzeuge, die auch weiterhin so betrieben werden.

Von der Charta ausgenommen sind Raketen und Raumflugkörper.

## Zielsetzung

### Artikel 1

Es gilt, die relevanten historischen Luftfahrzeuge im Funktionszustand und ihrer aktiven Flugeigenschaft zu erhalten, zu pflegen und der Gesellschaft öffentlich präsent zu machen. Ebenso sind die Entwicklungs- und Anwendungsgeschichte sowie die Handwerkskunst des Herstellungs- und Instandhaltungsprozesses wie auch des luftfahrtbezogenen Umfeldes zu bewahren.

### Artikel 2

Unter einem historischen Luftfahrzeug ist ein Luftfahrzeug zu verstehen, das vornehmlich folgende Kriterien erfüllt:

- Die ursprüngliche Auslegung muss nachweislich mehr als 40 Jahre alt sein.
- Die Produktion muss vor mindestens 25 Jahren eingestellt worden sein.

Für den gesellschaftlich bedeutsamen Wert des Flugzeuges kann sich dies ergänzen durch:

- es ist von gesellschaftlich historischer Bedeutung,  
oder
- es hat an einem bemerkenswerten historischen Ereignis teilgenommen,  
oder
- es stellt einen wichtigen Schritt in der technischen Entwicklung der Luftfahrt oder deren Verbreitung dar.

### Artikel 3

Dem Luftfahrzeug und seiner Bedeutung zuordenbare Materialien wie Schriftgut, Pläne und besondere für die Luftfahrtentwicklung relevante Artefakte sind als Kulturgut zu bewahren. Darunter fallen auch Teile oder Komponenten von Luftfahrzeugen (etwa Motoren, Instrumente) sowie das Umfeld der Nutzung von Luftfahrzeugen wie etwa historische Flugplätze, Hangars und Bodengeräte.

Davon ausgenommen sind grundsätzlich alle Arten von Waffen, die nicht fester Bestandteil des Luftfahrzeuges sind.

## Restaurierung

### Artikel 4

Sämtliche Arbeiten im Rahmen der Restaurierung dienen zum langfristigen Erhalt des Luftfahrzeuges für künftige Generationen. Notwendige Konservierungsmaßnahmen sind unter dieser Prämisse nach neuesten Erkenntnissen und praktischen Erfahrungen mit geeigneten aktuellen Hilfsmitteln konsequent zu planen und durchzuführen. Weitere Maßnahmen, zu welcher historische oder historisch angelehnte Erkenntnisse und Erfahrungen anzuwenden sind, werden nachfolgend unter Restaurierung beschrieben.

### Artikel 5

Die Restaurierung eines Luftfahrzeuges zu einem wieder bzw. weiterhin lufttüchtigen Objekt geschieht durch nachweisbar fachkundige Personen bzw. Institutionen und Betriebe. Begleitet werden die Arbeiten durch auf denkmalschutzrelevante Aspekte ausgebildete Personen bzw. Flugzeugrestauratoren und zugelassenes freigabeberechtigtes Personal (CS). Diese Personen sind bei der Festlegung des Zielzustandes zurate zu ziehen.

Der Flugzeugrestaurator kann entfallen, wenn der Restaurator fachkundig ist und der begleitende Freigabeberechtigte eine denkmalschutzrelevante Ausbildung hat.

### Artikel 6

Es sind bei der Restaurierung die Bauverfahren und möglichst die Materialien der Entstehungszeit einzusetzen. Abänderungen können in Bezug auf die neueren Erkenntnisse über die Haltbarkeit der damals verwendeten Materialien stattfinden (z.B. Leime), bzw. bei Nichtverfügbarkeit der Werkstoffe adäquate Materialien. Abänderungen können ebenso durch luftfahrttechnische Anweisungen für das entsprechende Luftfahrzeug wirken, wenn die Betriebssicherheit durch vorgefallene Anlässe in Gefahr war. Die Erhaltung und Weitergabe der angewandten Arbeitsverfahren und Werkzeugen nach historischem Vorbild sind ebenfalls Bestandteil dieser Charta.

### Artikel 7

Wichtig ist, dass die für die Konstruktion bedeutsame strukturelle Bauweise und Art beibehalten bleibt und somit die historische Substanz im Kern und im Aussehen nicht verändert wird. Änderungen, welche am betroffenen Luftfahrzeug in seiner Geschichte vorgenommen worden sind, können erhalten bleiben sofern diese mit der individuellen Geschichte in Verbindung stehen (z.B. Umbau von Zwei- auf Einsitzer, Umbau auf geschlossene Hauben o.ä.). Sollten Komponenten nicht mehr restaurierbar, keine identischen Ersatzkomponenten verfügbar oder die Verwendung der Komponente für den Flugbetrieb aus anderen Gründen nicht mehr möglich sein, kann in Absprache mit den unter Artikel 5 genannten Personen auf alternative, jedoch der ursprünglichen Ausführung möglichst nahekommende Komponenten ausgewichen werden.

### Artikel 8

Die für den heutigen sicheren und effektiven Flugeinsatz notwendigen Instrumentierungen und technische Ausrüstungen sind unabhängig von dem historischen Aspekt, nach Möglichkeit nachzurüsten. Dabei sind die Betriebsvorgaben des Flugzeuges übergeordnet. Eine möglichst unauffällige Installation sollte dabei angestrebt werden.

**Artikel 9**

Bauteile und Materialien, welche durch neue ersetzt werden, sollen durch Markierungen, Beschriftungen oder Hinweise geeigneter Art erkennbar sein

**Artikel 10**

Sämtliche Arbeiten im Rahmen der Restaurierung und späteren Betriebes sind in der Lebenslaufakte in Text-, Bildform oder sonstiger geeigneter Form zu dokumentieren. Ausgebaute und nicht mehr verwendete Komponenten sind mit dem Luftfahrzeug ebenso zu erhalten wie ausgetauschte Werkstoffe in exemplarischer Menge (Dokumentation Bauweisen, Werkstoffe, Verarbeitungen etc.).

**Artikel 11**

Bei einigen Luftfahrzeugen kann die Traditionspflege nur durch Nachbauten im historischen Stil gewährleistet werden. Dies gilt besonders für folgende Luftfahrzeuge, welche überwiegend aus textilen Stoffen oder Folien bestehen: Ballone, Luftschiffe, Fall- und Gleitschirme sowie Flugdrachen und gewichtskraftgesteuerte Ultraleichtflugzeuge. Durch den infolge Verschleiß und Alterung bedingten Austausch der genannten Materialien, wie auch Tauen und Korb bei Ballonen, ist der originale historisch zu bewahrende Zustand nicht mehr gegeben, um diese Luftfahrzeuge lufttüchtig zu erhalten. Da alle Bauteile ersetzt werden müssten, wäre diese Maßnahme wohl eine museumswürdige Aktion aber nicht das Ziel der Charta.

## Zulassung

**Artikel 12**

Wenn die Zulassung des historischen Luftfahrzeugs durch fehlenden Lufttüchtigkeitsnachweis erloschen ist oder eine Restaurierung stattgefunden hat, so sollen die Zulassungsbedingungen zur Zeit der Herstellung gelten. Luftfahrttechnische Anweisungen für das entsprechende Luftfahrzeug wirken, wenn die Betriebssicherheit durch vorgefallene Anlässe in Gefahr war. Durch eine Prüfung der Lufttüchtigkeit ist die Voraussetzung zu schaffen, um das Flugzeug zuzulassen. Das Weitere regeln die nationalen Zuständigkeiten und/oder entsprechende Luftfahrtbehörden.

Bei der Zulassung soll es möglich sein, die äußere Gestaltung, Bemalung und Kennzeichnung der historischen Luftfahrzeuge passend zu ihrem Herstellungsjahr ausführen zu können. Die Nichtverwendung von durch die Verfassung des Landes verbotenen Zeichen ist hierbei zu beachten. Die aktuelle Zulassungskennung ist möglichst unauffällig anzubringen.



## Pflege und Betrieb

### Artikel 13

Die übliche jährliche Pflege des Luftfahrzeugs hat durch sachkundiges Personal zu erfolgen. Kleine Reparaturen sind fachkundig unter dem Denkmalaspekt auszuführen. Im Falle von Strukturreparaturen erfolgen diese stets in Absprache mit den unter Artikel 5 genannten Personen.

### Artikel 14

Die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs sowie deren Feststellung erfolgt nach den national geltenden Regeln.

### Artikel 15

Der Betrieb eines historischen Luftfahrzeuges sollte stets sorgfältig und dem historischen Wert des Luftfahrzeuges gegenüber verantwortungsbewusst erfolgen. Grenzzustände sollten dabei nicht erreicht werden.

Durch sichere Unterbringung, ob in geeigneten Gebäuden oder Anhängern, ist das Luftfahrzeug vor schädlichen Einflüssen jeder Art bestmöglich zu schützen.

## Status und Zukunft

### Artikel 16

Institutionen, die sich mit dem Erhalt und dem Wissen um historische Luftfahrzeuge, deren Komponenten sowie Arbeits- und Betriebstechniken sowie sonstigen, im Artikel 3 erwähnten Gegenstände beschäftigen, sollen sich bei den zuständigen nationalen und internationalen Behörden und Einrichtungen um die Anerkennung als eine das „Kulturgut erhaltende Institution“ einsetzen.

### Artikel 17

Bestehende Vereine oder Fliegergruppen, welche Luftfahrzeuge selbst gebaut oder entwickelt und gebaut haben, diese Luftfahrzeuge im aktiven Betrieb haben und/oder flugtechnisches Wissen aufrechterhalten, pflegen und ggf. ingenieurmäßig weiterentwickeln, sollen gefördert werden. Ebenso gilt dies für Institutionen, welche die Bewahrung der Grundlagen der Luftfahrt, der Dokumentation des Wissens sowie die Verbreitung des Luftfahrtgedankens in Einheit mit der Bewahrung zum Ziel haben.

### Artikel 18

Es sind Orte und Plätze zu finden sowie Räumlichkeiten zu erstellen und zu fördern, in denen historische Luftfahrzeuge und zugehörige Gegenstände untergestellt, gepflegt, betrieben und der Allgemeinheit öffentlich zugänglich gemacht werden können.

## Nota bene

### Artikel 19

Luftfahrzeuge, die nicht mehr lufttüchtig sind und sich zudem ohne gültige Zulassung im Museum befinden, sind nicht Bestandteil dieser Charta, so lange nicht der Versuch unternommen wird, die Lufttüchtigkeit wieder herzustellen. Derartige Luftfahrzeuge sind zu erhalten und zu konservieren.

### Artikel 20

Besondere historische Luftfahrzeuge können einen Bestandsschutz und Unterstützung durch einen begründeten Antrag des Besitzers bei den Denkmalbehörden der Länder als "bewegliches technisches Kulturgut" erlangen. Diese Luftfahrzeuge werden nach der Anerkennung im Denkmalverzeichnis aufgenommen. Das gilt z.B. in Deutschland.

### Artikel 21

Einzelstücke haben einen besonders hohen Stellenwert, wenn sie entweder in ihrer Entwicklung der Zeit voraus waren oder einen wichtigen regionalen Bezug haben.

### Artikel 22

Historische Luftfahrzeuge oder Teile davon, die zum Zwecke der Wiederherstellung bzw. der Nutzung als museales Kulturgut in nicht betriebsbereiten Zustand oder als betriebsbereites Luftfahrzeug über Ländergrenzen hinweg eingeführt oder ausgeführt werden, sollten nicht durch eventuell in den Ländern bestehende Gesetze (etwa Abfall/Strahlenschutz o.ä.) oder Zollbestimmungen am Transfer gehindert werden. Bei Konflikten mit der Gesetzeslage ist eine Lösung zu finden, welche den sicheren Erhalt und die schnelle Rückkehr in fachkundige Obhut sicherstellt.

## Kontaktadressen

Deutscher Aero-Club e.V., Hermann-Blenk-Str. 28, 38108 Braunschweig

Bernd Junker, Finkenkamp 46, 38104 Braunschweig, [beju-technik@t-online.de](mailto:beju-technik@t-online.de)

Peter Ocker, Tussenhauser Str. 30, 86833 Ettringen, [peter.ocker@email.de](mailto:peter.ocker@email.de)

*Die Charta von Braunschweig wurde erstellt von Bernd Junker (Akaflieg Braunschweig) und Peter Ocker (Vintage Glider Club) unter Mitwirkung von Herrn Dr. Ahlbrecht (Gesellschaft zur Bewahrung von Stätten deutscher Luftfahrtgeschichte e.V.), Herrn Allerdissen (ehem. Präsident DAeC), dem Bundesausschuss Technik des DAeC, Herrn Fendt (LBA), Herrn Langer (ehem. DLR), Herrn Prof. Dr. Thomas (ehem. VO-DLR u. TU-Braunschweig), Herrn Keil (DAeC), Herrn Dr. Lohl (EASA), Frau Stengele (Museum Wasserkuppe)*

*Braunschweig, den 20.06.2014*

*Änderung und Ergänzung März 2015: Textblock in Artikel 2 und Artikel 12*

## Charter of Braunschweig (english translation)

### Content

- Preamble
- Definition
- Objectives
- Restoration
- Certification
- Maintenance and Operation
- Status and Future
- Nota bene and Contact Addresses

### Preamble

For centuries, buildings have stood as the testimonies of human technical creativity. Today, these are preserved as monuments. For more than a century, to compliment shipping, significant technical innovations have occurred, which have enhanced the mobility of people.

In addition to fast and wide movements in the country by train and car, it was man's desire to rise from the ground, overcome obstacles, and to experience the same freedom as birds in the air.

The invention of different devices such as balloon and airplane, made it actually possible to 'lift-off' from the ground.

At the present time, an international coexistence is no longer conceivable without the air traffic.

The rapid developments since the beginning, partially fertilized by immense pressure by the pursuit of superiority in times of war, and later, the desire to travel, global trade, and the ambitions to compete in sport contests of mankind spurred major developments that continue to the present day and beyond.

The principles and derivations from these developments are an integral part of daily life, such as the knowledge of meteorology, the transfer of aerodynamics into the automotive industry, or the design of wind turbines. The technologies of aviation is a mostly unconscious part of our life, whose roots are to be preserved.

Based on the "Venice Charter", adopted in 1964, for the preservation of historic buildings at the international level, the "Charter of Braunschweig" shall set international minimum standards for the conservation, the active operation and care of historic aircraft in terms of monuments preservation.

The agreement of the vintage aircraft owner is necessary for the application of the charter.



## Definition

The aviation heritage includes the scientific developments and technological transformations in the two areas of the aviation system.

This includes aviation based on

1. aerostatic lift (balloon, airship) and
2. aerodynamic lift (airplane, helicopter).

Within the following Charter, these developments are described under the name of "aircraft".

Content of the Charter, which concerns the airworthy preservation - motor-driven or non-driven - are manned aircraft that will continue to operate as before.

Excluded from the Charter are rockets and spacecraft.

## Objectives

### Article 1

It is necessary to preserve and maintain the relevant historical aircraft in the functional state and their active flight characteristics and to present these to the public. Similarly, the development and application history, and the craftsmanship of the production and maintenance process as well as the aviation related environment, should be preserved.

### Article 2

As a historical aircraft, an aircraft is to be understood that meets the following criteria:

- The original design must be demonstrably more than 40 years old.
- The production must have stopped at least 25 years ago.

In addition following conditions are met for the social meaning:

- It is socially historical significance,
- or
- has participated in a noteworthy historical event,
- or
- represents an important step in the technical development of aviation or dissemination.

### Article 3

The aircraft and its according documentary materials such as records, plans and specific relevant for the development of aviation artifacts, needs to be preserved as a cultural asset. This includes parts or components of aircraft (such as motors, instruments) and the environment of the use of aircraft such as historical airfields, hangars and ground equipment.

In principle this does not include any types of weapons that are not an integral part of the aircraft.

## Restoration

### Article 4

All work in the context of the restoration is used for long-term preservation of the aircraft for future generations. Necessary conservation measures have to be planned systematically under this premise, according to latest research and practical experience with current tools and appropriate conduct. Further measures to which historical or historically ajar knowledge and experience are to be applied, are described below under restoration.

### Article 5

The restoration of an aircraft to an airworthy condition must be done by qualified persons, or institutions and organisations. These activities have to be supported by persons or aircraft restorers and authorized certifying staff (CS), trained on heritage protection aspects. These individuals are to consult in determining the intended future status. The aircraft restorer may be omitted if the conservator is competent and the accompanying release authorization has restoration protection-related training.

### Article 6

The construction methods and the materials used for the restoration should be identical to those used at the date of original production. Amendments, with respect to the recent knowledge about the durability of the materials, used at that time, may be incorporated (e.g. glues), or, if not available, adequate materials. Other modifications may become necessary based on airworthiness directives for the aircraft, if the safety of operation was affected by incidents or accidents during operations. The preservation and dissemination of applied working methods and tools according to the historical model are also part of this Charter.

### Article 7

It is important that the significant details of the design are maintained for the structural design and construction type, and thus the original structure is not changed in the core and in its appearance. Changes which have been installed in the affected aircraft during its history may be preserved if these fit with the individual aircraft historical context (e.g. conversion of two-seaters, remodeling to closed canopy, etc.).

If certain components are no longer restorable, no identical replacement components are available or are no longer in use for flight operations for other reasons, as-close-as-possible components to the original design may be used in consultation with the persons, as referred to in Article 5.

### Article 8

The necessary instrumentation and technical equipment for today's safe and effective flight may be retrofitted, independent of the historical aspect. In this case, the operating specifications of the aircraft are still of overriding importance. An inconspicuous installation of such equipment should be sought for.

**Article 9**

Components and materials, which are replaced by new ones, should be identifiable by markings or inscriptions or according documentation.

**Article 10**

All work in the context of the restoration and subsequent operation must be documented in the aircraft maintenance records in text, image or any other suitable format. Components that are removed or are no longer used are to be preserved with the aircraft as well as replaced materials in an exemplary amount (documentation of construction, materials, processing, etc.).

**Article 11**

In some aircraft, the continuation of tradition may be ensured only by replicas in the historic style. This is especially true for the following aircraft, which are mostly made of textile materials or films: balloons, airships, parachutes and paragliders and kites and gravity-controlled microlight aircraft.

Because of the required replacement of these ageing materials and the ropes and baskets of balloons it is not possible to preserve the historic conditions in an airworthy condition.

Nevertheless such aircraft still are to be considered compliant with this Charter.

**Certification****Article 12**

If the Certification of Airworthiness (CoA) of the historic aircraft has expired due to the lack of continuing proof of airworthiness or if a restoration has been made, the applicable requirements valid during the time of manufacture shall be used. Airworthiness directives regarding aircraft are effective if the safety of operation was affected by incidents or accidents during operations. An airworthiness review shall be the prerequisite for certification of the aircraft. Further regulations/procedures are under national responsibilities and to be coordinated with the regarding aviation authorities.

It should be possible to replicate the design, color and markings from the time of manufacture of the historical aircraft. Any national law that bans forbidden markings must be respected. The current registration plate of the historic aircraft should be on the aircraft, in a position where it causes the least visible impact.

## Maintenance and Operation

### Article 13

The usual annual maintenance and inspection of the aircraft shall be carried out by competent personnel. Minor repairs shall be done in an expert manner considering the historical aspect.

Structural repairs shall be done in consultation with the persons, as referred to in Article 5.

### Article 14

The continuing airworthiness of the aircraft and regarding inspections shall be made in accordance with the applicable national rules.

### Article 15

The operation of a historic aircraft should be always conducted carefully and responsibly in relation to the historical value of the aircraft. Aircraft operation limits should not be approached.

Through appropriate housing, whether in suitable buildings or trailers, the aircraft shall be protected against harmful influences of any kind as good as possible.

## Status and Future

### Article 16

Institutions that deal with the preservation and knowledge of historic aircraft, their components, as well as working and operating techniques and other in article 3 mentioned objects should aspire to the national and international authorities and administrations for acceptance as a "cultural-sustaining institution."

### Article 17

Existing clubs or flying groups which designed and built aircraft by themselves, have these aircraft in active operation, retain aviation-related technical knowledge, maintain and possibly develop good engineering practice, should be promoted. This also applies to institutions that have preservation of the basics of aviation, the documentation of knowledge, and the dissemination of aviation spirit in unity with the preservation goal.

### Article 18

Places and locations shall be found, created or supported, where historic aircraft and associated objects have been or could be located, maintained, operated, and displayed open to the public.

## Nota Bene

### Article 19

Aircraft, that are no longer airworthy and are stored or displaced without a valid Certificate of Airworthiness in a museum, are not part of this Charter, as long as no attempt is made to re-establish the airworthiness. Such aircraft shall be sustained and preserved.

### Article 20

Special historical aircraft may attain a special status to preserve the status quo based on a reasoned request to the authorities of the countries, becoming listed as "moveable technical cultural asset". These aircraft are included in the monument directory for proper recognition. This applies, for example, in Germany.

### Article 21

Unique aircraft have a particularly high priority, if they were 'ahead of their time' in the development or have an important regional relation.

### Article 22

In the case of historical aircraft or parts thereof, which are imported or exported across national boundaries for the purpose of restoration or use as a museum-like cultural heritage (non-airworthy or as airworthy aircraft), their transfer should not be hindered by national specific regulations (e.g. waste / radiation protection) or custom regulations. In case of conflicts to such regulations, those objects are to be protected ensuring a safe preservation and rapid return to regarding specialized care.

## Contact Addresses

Deutscher Aero-Club e.V., Hermann-Blenk-Str. 28, 38108 Braunschweig

Bernd Junker, Finkenkamp 46, 38104 Braunschweig, [beju-technik@t-online.de](mailto:beju-technik@t-online.de)

Peter Ocker, Tussenhauser Str. 30, 86833 Ettringen, [peter.ocker@email.de](mailto:peter.ocker@email.de)

*The Charter of Braunschweig was created by Bernd Junker (Akaflieg Braunschweig) and Peter Ocker (Vintage Glider Club), with participation of Dr. Ahlbrecht (Society for the Preservation of German Aviation History Sites e.V. ), Mr. Allerdissen (former President DAeC), Federal Committee technology of DAeC, Mr. Fendt (LBA), Mr. Langer (formerly of DLR), Mr. Prof. Dr. Thomas (former VO-DLR and TU-Braunschweig), Mr. Keil (DAeC), Dr. Lohl (EASA) and Mrs. Stengele (Museum Wasserkuppe)*

*Braunschweig, 20.06.2014*

*Update March 2015: Correction and attachment on Article 2 and Article 12.*