



STS Standardszenario für Drohnen Lernhandbuch

STS-01 & STS-02 - Vorbereitung auf die Theorieprüfung in der Schweiz

Eine umfassende Lernressource, die alle acht EASA-Themenbereiche für die Theorieprüfung zum Standardszenario abdeckt - lokalisiert für die Schweiz (BAZL).

Inhalt

TEIL I - REGULIERUNGSRAHMEN

- Kapitel 1: Der EU-Drohnen-Regulierungsrahmen
- Kapitel 2: STS-01 und STS-02 - Anforderungen und Unterschiede
- Kapitel 3: Pflichten des Betreibers und des Fernpiloten
- Kapitel 4: Compliance-Dokumentation

TEIL II - LUFTRAUM UND METEOROLOGIE

- Kapitel 5: Luftraum und Luftverkehr
- Kapitel 6: Meteorologie - Wind
- Kapitel 7: Meteorologie - Temperatur und Wettervorhersage

TEIL III - RISIKOBEURTEILUNG UND RISIKOMANAGEMENT

- Kapitel 8: Betriebsvolumen und Bodenrisiko
- Kapitel 9: Luftrisikobeurteilung und Abhilfemassnahmen

TEIL IV - MENSCHLICHE LEISTUNGSFÄHIGKEIT

- Kapitel 10: Grenzen der menschlichen Leistungsfähigkeit
- Kapitel 11: Automatisierung, Situationsbewusstsein und Entscheidungsfindung (inkl. 11.6 Bedrohungs- und Fehlermanagement)

TEIL V - BETRIEBLICHE VERFAHREN

- Kapitel 12: Planung und Durchführung von Einsätzen

TEIL VI - TECHNISCHES WISSEN

- Kapitel 13: UAS-Design und Flugleistung
- Kapitel 14: Drohnenanatomie und Systeme

TEIL VII - PRÜFUNGSVORBEREITUNG

- Kapitel 15: Vorbereitung auf die STS-Theorieprüfung

TEIL VIII - TESTFRAGEN

- Kapitel 16: Luftfahrtvorschriften und rechtlicher Rahmen
- Kapitel 17: Betriebsplanung und Verfahren
- Kapitel 18: Luftraum und Meteorologie
- Kapitel 19: Menschliche Leistungsfähigkeit und Sicherheitskultur

KOMPLETTPAKET

Bestehen Sie die Prüfung beim ersten Versuch

Alles, was Sie zum Bestehen der Theorieprüfung brauchen - **an einem Ort.**

- ✓ **Hunderte Prüfungsfragen im Stil der echten Prüfung**
- ✓ **Ausführliche Erklärung zu jeder Antwort**
- ✓ **Sofortiger Zugang direkt nach dem Kauf**
- ✓ **Und viele weitere Informationen**

Hier kaufen →

drohnenpruefung.ch

TEIL I

Regulierungsrahmen

Die rechtliche Grundlage des Drohnenbetriebs in Europa - vom Kategoriensystem bis zu den spezifischen Vorschriften für Standardszenarien.



KAPITEL 01

Der EU-Drohnen-Regulierungsrahmen

Bevor Sie die Standardszenarien verstehen können, müssen Sie das Regulierungssystem verstehen, in das sie eingebettet sind. Die Europäische Union hat einen umfassenden Rahmen für den Drohnenbetrieb aufgebaut, der in allen Mitgliedstaaten gilt. Die Schweiz ist zwar kein EU-Mitgliedstaat, hat die EU-Drohnenregeln (insbesondere die Verordnungen (EU) 2019/947 und (EU) 2019/945) jedoch mit Wirkung vom 1. Januar 2023 über das bilaterale Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU vollständig übernommen. In der Schweiz ist das **Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)** die zuständige Behörde. Dieses Kapitel vermittelt Ihnen die Grundlage - das Kategoriensystem, die Rolle der Standardszenarien darin sowie die wichtigsten Verordnungen, die Sie kennen müssen.

1.1 Die drei Betriebskategorien

In der Europäischen Union werden alle Drohnenoperationen in eine von drei risikobasierten Kategorien eingeordnet: **offen**, **spezifisch** und **zulassungspflichtig**. Die Kategorie, in die Ihr Betrieb fällt, bestimmt, welche Genehmigungen, Ausbildungen und Ausrüstungen erforderlich sind.

Die **offene Kategorie** umfasst die risikoärmsten Operationen. Wenn Ihr Flug innerhalb festgelegter Grenzen bleibt - geringe Höhe, leichte Drohne, VLOS, abseits von Menschenmengen - können Sie ohne besondere Genehmigung fliegen. Sie benötigen eine einfache Registrierung und einen Kompetenznachweis, jedoch keine behördliche Genehmigung für jeden einzelnen Flug.

Die **spezifische Kategorie** umfasst Operationen, die ein höheres Risikoniveau aufweisen - beispielsweise den Betrieb einer schwereren Drohne über einem bewohnten Gebiet oder den Betrieb im BVLOS-Modus. Diese Operationen erfordern entweder eine vollständige Risikobeurteilung (als SORA bekannt) oder die Einhaltung eines vorab genehmigten Standardszenarios. Hier sind STS-01 und STS-02 angesiedelt.

Die **zulassungspflichtige Kategorie** umfasst Operationen mit dem höchsten Risiko - solche, die hinsichtlich des von ihnen ausgehenden Risikos mit der bemannten Luftfahrt vergleichbar sind. Dazu gehören Operationen über Menschenansammlungen mit grossen Drohnen oder der Transport von Passagieren. Zulassungspflichtige Operationen erfordern Musterzulassungen, Betreiberzertifikate und eine Pilotenlizenzierung, die den Standards der bemannten Luftfahrt entspricht. Die zulassungspflichtige Kategorie liegt ausserhalb des Geltungsbereichs der STS-Prüfung.

Schlüsselkonzept

Das Kategoriensystem ist risikobasiert, nicht luftfahrzeugbasiert. Dieselbe Drohne kann je nachdem, wie, wo und unter welchen Bedingungen sie betrieben wird, in verschiedenen Kategorien eingesetzt werden.

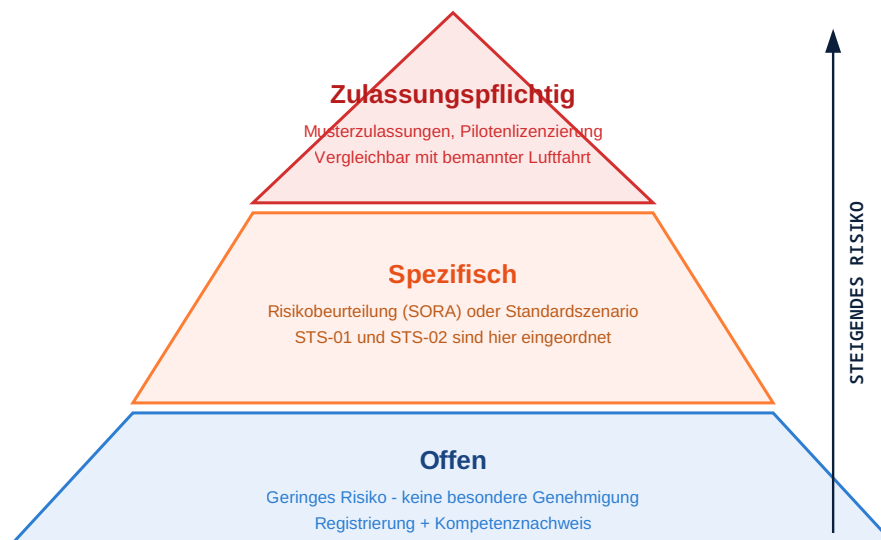


Abbildung 1.1 - Die drei EASA-Betriebskategorien

1.2 Die offene Kategorie - Kontext und Grenzen

Die offene Kategorie ist in drei Unterkategorien unterteilt - A1, A2 und A3 - jede mit eigenen Regeln darüber, wo und wie nah an Personen geflogen werden darf.

Unterkategorie A1 umfasst die risikoärmsten Operationen in der Nähe von Personen. Mit Drohnen unter 250 Gramm (ob privat gebaut oder die Anforderungen der Klasse **C0** erfüllend) darf der Fernpilot über unbeteiligte Personen, jedoch niemals über Menschenansammlungen fliegen. Drohnen der Klasse **C1** sind in A1 ebenfalls zugelassen, jedoch mit einer strengeren Regelung: *kein vorsätzlicher Überflug über unbeteiligte Personen*. Dies ist die am wenigsten einschränkende Unterkategorie.

Unterkategorie A2 erlaubt Flüge in der Nähe von Personen mit Drohnen, die die Anforderungen der Klasse C2 erfüllen, sofern der Fernpilot einen A2-Kompetenznachweis besitzt und einen sicheren horizontalen Abstand von mindestens 30 Metern zu unbeteiligten Personen einhält. Dieser Abstand kann auf 5 Meter reduziert werden, wenn sich die Drohne im Langsamflugmodus befindet.

Unterkategorie A3 erlaubt Flüge weit entfernt von Personen - in Bereichen, in denen vernünftigerweise nicht zu erwarten ist, dass eine unbeteiligte Person gefährdet wird - mit Drohnen bis zu 25 Kilogramm, die die Anforderungen der Klassen C2, C3 oder C4 erfüllen.

Alle Operationen der offenen Kategorie unterliegen bestimmten gemeinsamen Beschränkungen:

- Maximale Höhe von **120 Metern** über Grund
- VLOS muss jederzeit aufrechterhalten werden
- Kein Transport gefährlicher Güter
- Kein Abwerfen von Materialien
- Der UAS-Betreiber muss bei der nationalen Luftfahrtbehörde registriert sein
- Der Fernpilot muss mindestens einen einfachen Online-Kompetenznachweis (A1/A3) besitzen

Prüfungshinweis

Die Unterscheidung zwischen *Betreiber* und *Fernpilot* wird geprüft. Der Betreiber ist die Person oder Organisation, die für den Betrieb verantwortlich ist (und registriert sein muss). Der Fernpilot ist die Person, die das Luftfahrzeug tatsächlich fliegt. Es kann sich um verschiedene Personen handeln.

Wenn eine Operation eine der Grenzen der offenen Kategorie überschreitet - beispielsweise der Flug nahe an Personen in einem bewohnten Gebiet mit einer Drohne schwerer als 4 kg (über der C2-Klassengrenze), der Flug im BVLOS-Betrieb, der Flug mit einer Drohne über 25 kg MTOM oder der Flug über 120 m AGL - fällt sie in die spezifische Kategorie. Das Verständnis dafür, wo die offene Kategorie endet und die spezifische Kategorie beginnt, hilft Ihnen zu erkennen, welche Operationen STS-Konformität erfordern.

1.3 Die spezifische Kategorie - Anwendungsbereich

Die spezifische Kategorie gilt für Operationen, die mehr Risiko aufweisen als die offene Kategorie zulässt, jedoch nicht die vollständige Aufsicht der zulassungspflichtigen Kategorie erfordern. Wenn Ihr geplanter Betrieb eine Grenze der offenen Kategorie überschreitet, befinden Sie sich in der spezifischen Kategorie.

Normalerweise erfordert eine Operation in der spezifischen Kategorie die Durchführung einer vollständigen **spezifischen Betriebsrisikobeurteilung (SORA)** - ein komplexer, mehrstufiger Prozess, der sowohl das Luftrisiko als auch das Bodenrisiko bewertet und entsprechende Abhilfemassnahmen vorschreibt. Diese Beurteilung wird anschliessend der zuständigen nationalen Behörde vorgelegt, und vor dem Flug wird eine Betriebsgenehmigung eingeholt.

Die EU hat jedoch erkannt, dass viele Operationen in der spezifischen Kategorie gängigen, gut verstandenen Mustern folgen. Anstatt von jedem Betreiber eine massgeschneiderte SORA für diese Routineoperationen zu verlangen, hat die EU **Standardszenarien** definiert - vorab genehmigte Konformitätspakete, bei denen die Risikobeurteilung bereits durchgeführt wurde. Solange Ihr Betrieb den

definierten Bedingungen entspricht, können Sie die Konformität erklären und ohne vollständige SORA-Einreichung fliegen.

1.4 Standardszenarien: Was sie sind und warum sie existieren

Ein Standardszenario ist ein vorab definierter Satz von Betriebsbedingungen, Anforderungen und Abhilfemassnahmen, die zusammen eine bestimmte Art von Operation in der spezifischen Kategorie beschreiben. Betrachten Sie es als Konformitätsvorlage: Jemand hat bereits die Risikobeurteilung für Sie durchgeführt, und solange Sie alle erforderlichen Bedingungen erfüllen, sind Sie rechtlich zum Fliegen berechtigt.

Derzeit gibt es zwei von der EU definierte Standardszenarien:

- **STS-01:** VLOS-Betrieb über einem kontrollierten Bodenbereich in einer bewohnten Umgebung
- **STS-02:** BVLOS-Betrieb mit Luftraumbeobachtern über einem kontrollierten Bodenbereich in einem dünn besiedelten Gebiet

Um unter einem Standardszenario zu operieren, reicht der Betreiber eine **Erklärung** bei der zuständigen nationalen Behörde ein - keine Genehmigungsbeantragung. Die Erklärung besagt, dass der Betreiber und der Fernpilot alle Bedingungen des gewählten Szenarios erfüllen. Es gibt keine behördliche Genehmigung von Flug zu Flug. Stattdessen erklärt der Betreiber eigenständig die Konformität, und die Behörde kann jederzeit eine Überprüfung durchführen.

Dieses Selbsterklärungsmodell überträgt die direkte Verantwortung auf den Betreiber und den Fernpiloten. Sie warten nicht darauf, dass jemand Ihre Arbeit prüft - Sie bestätigen, dass Ihr Betrieb dem Standard entspricht. Wenn eine Überprüfung ergibt, dass dies nicht der Fall ist, fallen die Konsequenzen auf Sie zurück.

TEIL VIII

Testfragen

440 Multiple-Choice-Fragen zu allen fünf Themenbereichen der theoretischen STS-Prüfung. Jede Frage enthält die richtige Antwort und eine fachliche Erklärung.

KAPITEL 16

Luftfahrtvorschriften und rechtlicher Rahmen

Dieses Kapitel enthält 96 Testfragen aus dem Bereich *Luftfahrtvorschriften und rechtlicher Rahmen*.

Q001

Welche Behörde ist in der Schweiz die zuständige nationale Luftfahrtbehörde nach (EU) 2019/947 und nimmt STS-Erklärungen entgegen?

- A) Die European Union Aviation Safety Agency (EASA), die schweizerische Betreiber direkt überwacht
- B) Skyguide als nationaler Flugsicherungsdienstleister mit eigener regulatorischer Kompetenz
- C) Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), angesiedelt im Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ✓**
- D) Die kantonale Polizei am jeweiligen Einsatzort gestützt auf das Bundesgesetz über die Luftfahrt (LFG)

Erklärung: Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist innerhalb des UVEK die nationale zuständige Behörde nach (EU) 2019/947 für die Schweiz. Das BAZL nimmt Erklärungen für STS-01 und STS-02 entgegen, bewilligt Betriebe der „speziellen“ Kategorie und führt das nationale Drohnenregister. Skyguide ist Flugsicherungsdienstleister ohne regulatorische Aufsichtsfunktion über UAS-Betreiber.

Q002

Über welche offizielle Plattform registriert sich seit Dezember 2024 eine UAS-Betreiberin in der Schweiz beim BAZL?

- A) Über die BAZL-Plattform dLIS (Digitalisierung Lizenzantrags- und Prüfungswesen) mit einem eIAM-Konto (AGOV oder CH-Login) ✓**
- B) Über das EASA-Portal „Drone Zone“ mit bilateraler Anerkennung durch das BAZL
- C) Per Brief oder E-Mail an die Postadresse des BAZL in Bern; eine Online-Lösung besteht in der Schweiz nicht
- D) Über das Skyguide-Portal skybriefing.com im Bereich „Operator Registration“

Erklärung: Seit Dezember 2024 ist das BAZL-Modul „Drohnen“ der Plattform dLIS produktiv und hat die frühere Anwendung UAS.gate abgelöst. Der Zugang erfolgt mit einem eIAM-Konto (AGOV oder CH-Login); im Anschluss wird die UAS-Betreibernummer im Format CHE...-xyz ausgestellt. Skybriefing veröffentlicht das DABS, nimmt aber keine UAS-Registrierungen entgegen.

Q003

Welches Mindestalter wendet die Schweiz für die selbstständige Steuerung einer Drohne in der „offenen“ und in der „speziellen“ Kategorie an?

- A) 16 Jahre in der „offenen“ Kategorie und 18 Jahre in der „speziellen“ Kategorie ohne nationale Reduktion
- B) 14 Jahre in der „offenen“ und 16 Jahre in der „speziellen“ Kategorie
- C) Kein Mindestalter; massgeblich ist allein die Eignung des Fernpiloten
- D) 12 Jahre in der „offenen“ und 14 Jahre in der „speziellen“ Kategorie ✓**

Erklärung: Die Schweiz nutzt die in (EU) 2019/947 Art. 9(2)(a) vorgesehene nationale Reduktion und legt das Mindestalter auf 12 Jahre in der „offenen“ und 14 Jahre in der „speziellen“ Kategorie fest. Jüngere Kinder dürfen nur unter Aufsicht einer Person fliegen, die selbst die Fernpilotenanforderungen erfüllt und mindestens 16 Jahre alt ist. Die EU-Standardwerte (16/18) gelten in der Schweiz nicht.

Q004

Wie hoch ist die in der Schweiz vom BAZL geforderte Mindestversicherungssumme für die Haftpflicht beim Betrieb einer Drohne ab 250 g?

- A) CHF 100 000 als nationale Reduktion gegenüber (EG) 785/2004
- B) CHF 1 000 000 als nationale Mindestversicherung; ein Versicherungsnachweis ist mitzuführen ✓**
- C) Es genügt jede freiwillige Haftpflichtversicherung; eine Pflicht besteht in der Schweiz nicht
- D) Der EU-Wert von 750 000 SZR (Sonderziehungsrechte) gilt ohne nationale Erhöhung

Erklärung: Das BAZL verlangt für jede Drohne ab einem Startgewicht von 250 g eine Haftpflichtversicherung mit einer Mindestdeckungssumme von CHF 1 000 000. Die Versicherungsbestätigung ist mitzuführen und auf Verlangen vorzuweisen. Bei Drohnen unter 250 g empfiehlt das BAZL ebenfalls eine Versicherung, schreibt sie jedoch nicht vor.

Q005

Seit wann ersetzen die europäischen Standardszenarien EU STS-01 und STS-02 die früheren nationalen schweizerischen Standardszenarien?

- A) Seit dem 1. Januar 2024 mit der Übernahme von (EU) 2019/947; die früheren nationalen STS sind seither nicht mehr anwendbar ✓**
- B) Die früheren schweizerischen Bewilligungen bleiben dauerhaft parallel zu den EU-STs gültig
- C) Erst ab 1. Januar 2027, wenn die U-Space-Einführung in Zürich abgeschlossen ist
- D) Seit der bilateralen Übernahme der EASA-Verordnungen 2019, identisch mit dem EU-Geltungsbeginn

Erklärung: Mit dem 1. Januar 2024 hat die Schweiz im Rahmen der Übernahme von (EU) 2019/947 die europäischen Standardszenarien EU STS-01 und EU STS-02 in Kraft gesetzt und damit die früheren nationalen Standardszenarien ersetzt. Erklärungen werden seither beim BAZL nach Anhang 5 von (EU) 2019/947 abgegeben. Eine parallele Gültigkeit alter nationaler STS besteht nicht.

Q006

Ein in Deutschland nach STS-01 erklärter Betreiber will in der Schweiz fliegen. Was verlangt das BAZL für diesen grenzüberschreitenden Betrieb (CBO)?

- A) Eine vollständig neue STS-Erklärung beim BAZL, da deutsche Erklärungen in der Schweiz nicht anerkannt werden
- B) Nur eine Mitteilung an Skyguide; das BAZL muss nicht informiert werden
- C) Eine Genehmigung der EASA, die das BAZL danach automatisch übernimmt
- D) Eine Kopie der bei der deutschen Behörde eingereichten Betriebserklärung sowie die Empfangs- und Vollständigkeitsbestätigung (CoRC) sind vor Betriebsaufnahme dem BAZL einzureichen ✓**

Erklärung: Bei einem grenzüberschreitenden Betrieb (Cross-Border Operations, CBO) anerkennt das BAZL Erklärungen aus EASA-Mitgliedstaaten nach Anhang 5 von (EU) 2019/947. Der Betreiber muss vor Betriebsaufnahme in der Schweiz dem BAZL eine Kopie der Erklärung und die Confirmation of Receipt and Completeness (CoRC) der ursprünglichen Behörde übermitteln. Eine Neuerklärung oder eine EASA-Genehmigung ist nicht erforderlich.

Q007

Welche Regelung gilt für den Betrieb einer STS-Drohne über dem Schweizerischen Nationalpark im Engadin?

- A) Ein Flug ist erlaubt, sofern die Höhe von 120 m AGL nicht überschritten wird
- B) Drohnenflüge sind im gesamten Perimeter des Schweizerischen Nationalparks generell verboten ✓**
- C) Es genügt eine Voranmeldung über das DABS bei skybriefing.com
- D) Erlaubt ist der Betrieb mit einer schriftlichen Einwilligung des zuständigen Kantons Graubünden

Erklärung: Im Schweizerischen Nationalpark im Engadin ist jegliches Fliegen, einschliesslich Drohnen, im gesamten Perimeter untersagt; dies ergibt sich aus den Schutzbestimmungen des Parks und ist auf der BAZL-Drohnenkarte als nationale Flugeinschränkung eingetragen. Ausnahmen werden ausschliesslich im Rahmen bewilligter Forschungsprojekte durch die Parkverwaltung bzw. die Eidgenössische Nationalparkkommission (ENPK) erteilt, nicht durch das BAZL.

Q008

Ein STS-01-Betrieb in der Schweiz führt zu einem schweren Vorfall mit Verletzung einer dritten Person. Welche Sofortmeldung ist nach BAZL-Vorgaben vorgeschrieben?

- A) Die Meldung wird ausschliesslich innerhalb von 72 Stunden schriftlich an das BAZL gerichtet
- B) Der Vorfall ist über das ECCAIRS-Portal an die EASA in Köln zu melden, nicht national
- C) Die unverzügliche Meldung erfolgt an die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST), Sektion Luftfahrt, über die Alarmzentrale der Rega (Tel. 1414, aus dem Ausland +41 333 333 333) ✓**
- D) Es genügt der Anruf bei der Polizei unter 117; eine luftfahrtspezifische Meldung ist nicht erforderlich

Erklärung: Unfälle und schwere Vorfälle mit Drohnen sind in der Schweiz unverzüglich der SUST (Sektion Luftfahrt) zu melden; der Meldeweg führt über die Alarmzentrale der Rega unter 1414 (aus dem Ausland +41 333 333 333). Zusätzlich ist jeder sicherheitsrelevante Vorfall innerhalb von 72 Stunden dem BAZL bzw. über das ECCAIRS-Meldeportal zu melden. Die polizeiliche Notrufnummer 117 ersetzt die luftfahrtspezifische Meldung nicht.

Q021

Wo und ab wann plant die Schweiz die erste operationelle U-Space-Luftraumzone und in welchem Rahmen wird die Einführung vorbereitet?

A) Innerhalb der Kontrollzone (CTR) von Zürich, ca. 10 x 17 km, mit Inbetriebnahme Ende 2026; die Vorbereitung erfolgt durch die Public-Private-Partnership Swiss U-Space Implementation (SUSI) zusammen mit Skyguide und dem BAZL ✓

B) Über dem gesamten Mittelland flächendeckend ab dem 1. Januar 2026, koordiniert durch die EASA

C) Ausschliesslich über dem Schweizerischen Nationalpark im Engadin ab 2027, vorbereitet durch das BAFU

D) Über dem Genferseebecken ab 2025, koordiniert durch die französische DGAC und das BAZL gemeinsam

Erklärung: Der erste U-Space-Luftraum in der Schweiz wird in der CTR von Zürich auf einer Fläche von rund 10 x 17 km eingerichtet; die Inbetriebnahme ist für Ende 2026 vorgesehen. Vorbereitet wird die Einführung durch die Public-Private-Partnership Swiss U-Space Implementation (SUSI), in der BAZL, Skyguide und über dreissig Industriepartner zusammenarbeiten. EASA, BAFU und DGAC sind nicht zuständig.

Q022

Eine Forschungsstelle möchte mit einer 480 g schweren Drohne ein Monitoring in einer eidgenössischen Wildruhezone durchführen. Welche Bewilligung ist nach Schweizer Recht erforderlich?

A) Keine, da die Drohne unter 500 g wiegt und damit von allen Schutzvorschriften ausgenommen ist

B) Eine Bewilligung des Bundesamts für Umwelt (BAFU); auch Drohnen unter 500 g bedürfen in Wildschutzzonen einer Bewilligung, die das BAFU für wissenschaftliche oder offizielle Monitoringprojekte erteilen kann ✓

C) Eine STS-Erklärung beim BAZL genügt; das BAFU ist nicht zu beteiligen

D) Eine Bewilligung von Skyguide, da Wildruhezonen luftraumseitig betreut werden

Erklärung: In Wildschutzzonen dürfen in der Schweiz auch kleine Drohnen mit einem Fluggewicht unter 500 g nur mit Bewilligung eingesetzt werden. Zuständig ist das Bundesamt für Umwelt (BAFU), das den Einsatz im Rahmen wissenschaftlicher Projekte oder offizieller Monitoringprogramme bewilligen kann. Eine STS-Erklärung beim BAZL ersetzt die BAFU-Bewilligung nicht.

KOMPLETTPAKET**Bestehen Sie die Prüfung beim ersten Versuch**

Alles, was Sie zum Bestehen der Theorieprüfung brauchen - **an einem Ort.**

- ✓ **Hunderte Prüfungsfragen im Stil der echten Prüfung**
- ✓ **Ausführliche Erklärung zu jeder Antwort**
- ✓ **Sofortiger Zugang direkt nach dem Kauf**
- ✓ **Und viele weitere Informationen**

Hier kaufen →

drohnenpruefung.ch