

Schwarze Striche geben nur die jeweils letzten Änderungen an. Verbesserungen von Druck- oder Rechschriftfehlern oder Änderungen in der Anordnung des Text/Bildmaterials auf einer Seite werden nicht besonders gekennzeichnet.

Liste der gültigen Seiten

Die Originalseiten dieses Handbuchs sind nachstehend aufgeführt:

- i bis vii
- 1-i, 1-1 bis 1-10
- 2-i, 2-i bis 2-7
- 3-i, 3-ii, 3-1 bis 3-16
- 4-i, 4-ii, 4-1 bis 4-7
- 5-i, 5-1 bis 5-27
- 6-i, 6-1 bis 6-12
- 7-i, 7-1 bis 7-26
- 8-i, 8-1 bis 8-17
- 9-i, 9-ii, 9-1 bis 9-20
- 10-i, 10-1 und 10-2

2843133-1

**FLUGHANDBUCH
PIPER PA-28-181**
(ab Werk-Nr. 2843001)

STAATSZUGEHÖRIGKEITS- UND EINTRAGUNGSZEICHEN:

D- ET/S

WERK-NR. 2843133

NUMMR. 1998

FLUGZEUGMUSTER: Piper PA-28-181 Archer III
HERSTELLER: The New Piper Aircraft, Inc., USA
LUFTTÜCHTIGKEIT GRUPE: Normal- und Nutzflugzeug
FLUGZEUGKENNBLATT: 5183

Dieses Handbuch gehört zu dem o.g. Flugzeug. Es ist stets im Flugzeug mitzuführen. Die darin festgelegten Betriebsgrenzen, Anweisungen und Verfahren sind vom Flugzeugführer nicht zuletzt im eigenen Interesse sorgsamst einzuhalten.

Die Angaben dieses Handbuchs sind dem Pilot's Operating Handbook and FAA approved Airplane Flight Manual Piper PA-28-181, VB-1611, FAA approved July 1995 sowie dem gültigen Type Certificate Data Sheet Nr. 2A13 entnommen.

Vor der Verkehrslassung des Flugzeugs ist vom Luftfahrtechnischen Betrieb im Flughandbuch der tatsächliche Ausrüstungsstand zu berücksichtigen. Das heißt u.a., daß im Abschnitt 9 NACHTRÄGE die Sonderausrüstungsanlagen aufgenommen sein müssen, die tatsächlich im Flugzeug vorhanden, aber nicht in Abschnitt 7 beschrieben sind. Ferner muß aus Abschnitt 6 die aktuelle Leermasse und der Leermassenschwerpunkt sowie der Rastzustand des Flugzeugs ersichtlich sein.

Umfang und Änderungsstand sind dem Inhaltsverzeichnis bzw. dem Änderungsverzeichnis zu entnehmen.

The New Piper Aircraft, Inc.
Vero Beach
Florida USA
Übersetzt durch:
Piper Generalvertretung
Deutschland AG

Als Betriebsanweisung gemäß § 12 (1) 2 LuftGerPO anerkannt.

LBA-ankannt



03 NOV 1995

VORSICHT

Es ist unbedingt darauf zu achten, daß dieses Handbuch nur für das entsprechende Flugzeug verwendet wird. Dieses Handbuch gilt nach Anerkennung durch das LBA nur für das auf der Titelseite genannte Flugzeug (Kennzeichen und Werknummer). Von Piper nachträglich vorgelegte Änderungen müssen an der richtigen Stelle eingearbeitet werden.

Copyright © 1995 by
Piper Generalvertretung Deutschland AG, Caiden.
Alle Rechte vorbehalten.

Piper Generalvertretung Deutschland AG
Flughafen Kassel
D 34119 Caiden

208533-1
Telefon: 05/4704-01
Telefax: 05674/04-4
Telex: 991836

Nachdruck und Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der:

GÜLTIGKEIT

Die Benutzung dieses Handbuchs ist ausschließlich auf das Piper-Flugzeugmuster PA-28-181 beschränkt, dessen Werknummer und Eintragszeichen auf der Titelseite dieses Handbuchs genannt sind.

Die Verwendung für den Betrieb des Flugzeugs ist nur zulässig, wenn das Handbuch auf dem neuesten Stand gehalten wird.

ÄNDERUNGEN

Die im Flughandbuch enthaltener Angaben werden durch Änderungen, die an die Flugzeughalter verteilt werden, auf dem neuesten Stand gehalten. Das Ausrüstungsverzeichnis entspricht dem Ausrüstungsstand bei Auslieferung des Flugzeugs. Es ist vom Eigentümer bzw. dem Luftfahrt-technischen Betrieb auf dem neuesten Stand zu halten.

Das Änderungsmaterial umfaßt die zur Aktualisierung dieses Handbuchs erforderlichen Informationen sowie ggf. zusätzliche Angaben zu neu hinzugekommenen Ausrüstungsstellen des Flugzeugs.

I. Änderungen

Änderungen werden bei Bedarf und stets als ganze Austausch- oder Ergänzungsseiten herausgegeben, die gemäß den nachfolgenden Anweisungen in das Handbuch einzuordnen sind:





1. Änderungsseiten ersetzen stets Seiten mit gleicher Seitenzahl
2. Ergänzungsseiten sind in der richtigen numerischen Reihenfolge bei den einzelnen Abschnitten einzuordnen.
3. Seitenzahlen mit nachgesetztem Kleinbuchstaben sind direkt hinter der Seite mit der gleichen Seitenzahl einzuordnen.

II. Kennzeichnung geänderter Texte/Abbildungen

Jede Handbuchseite ist oben am Außenrand mit der Jahreszahl der Originalausgabe des Handbuchs und ggf. mit dem Monat und der Jahreszahl der letzten Änderung gekennzeichnet.

Geänderte Texte/Abbildungen sind mit einem senkrechten schwarzen Strich am Außenrand der Seite unmittelbar neben der geänderten, eingefügten oder gestrichelten Textstelle/Abbildung zu kennzeichnen. Ein Strich am Außenrand in Höhe der Seitenzahl gibt an, daß eine ganze Seite geändert oder hinzugefügt wurde.

ÄNDERUNGSVERZEICHNIS

Ausgabe/ Änderung Nr.	Geänderte Seiten	Anlaß der Ausgabe/Änderung Bemerkungen	LBA- anerkannt Datum/Sichtvermerk
Original- ausgabe (VB-1611)		Zu beachten ab Werk-Nr. 2843001	03. NOV. 1995 
Änderung 1 (Dez. 1996)	v-24 bis v-27 8-2	Piper Revision Nr. 1 (PR961118) vom 18. November 1996	16. Jan. 97 
Änderung 2 (Mai 1997)	v-3, 5-30, v-31 7-i, 7-26; 9-i, 9-ii, 9-21 bis 9-80.	Piper-Revision Nr. 2 (PR970403) vom 28 April 1997	27. Mai 97 
Änderung 3 (Mai 1998)	v- 5-12 bis 5-18, 5-26, 5-28, 5-30, 5-31; 9-i, 9-ii.	Piper-Revision Nr. 3 (PR980312) vom 12.03.98 und Piper-Revision Nr. 4 (PR980331) vom 31.05.98. Sonstige Korrekturen	03. Juni 98 

ÄNDERUNGSVERZEICHNIS (Forts.)

Ausgabe/ Änderung Nr.	Geänderte Seiten	Anlaß der Ausgabe/Änderung Bemerkungen	LBA-ankannt Datum/Sichtvermerk
<p style="font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">2813133-</p>			

INHALTSVERZEICHNIS

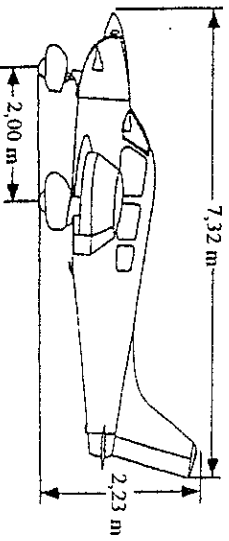
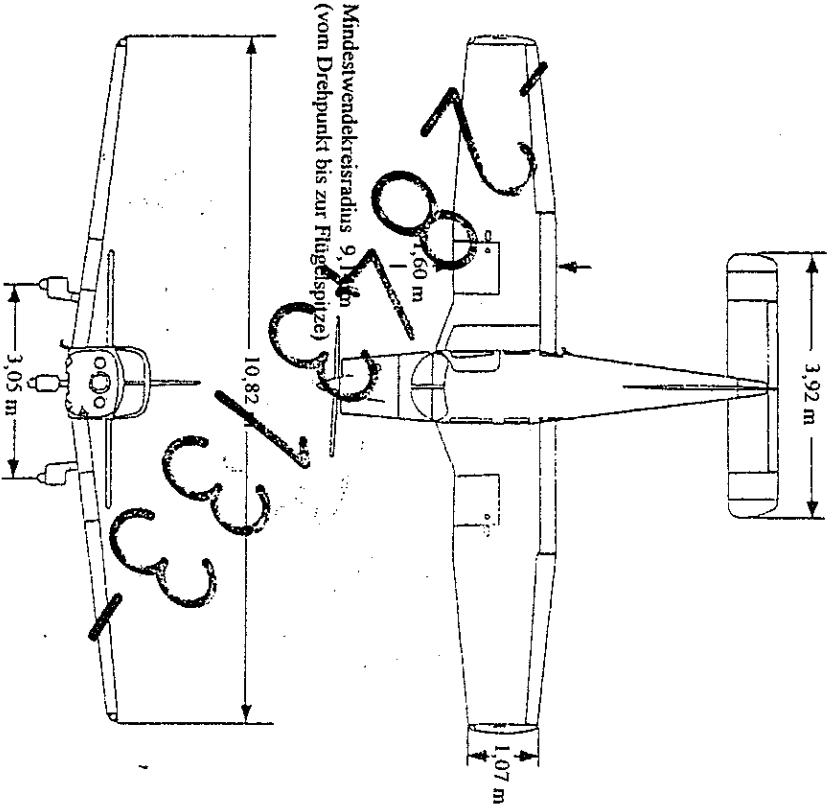
(Vgl. auch ausführliches Inhaltsverzeichnis vor jedem Abschnitt)

- ABSCHNITT 1 ALLGEMEINES
- ABSCHNITT 2 BETRIEBSGRENZEN
- ABSCHNITT 3 NOTVERFAHREN
- ABSCHNITT 4 NORMALE BETRIEBSVERFAHREN
- ABSCHNITT 5 LENTUNGEN
- ABSCHNITT 6 MASSE- UND SCHWERPUNKTBESTIMMUNG
- ABSCHNITT 7 BESCHREIBUNG UND BETRIEB DES FLUGZEUGS UND SEINER ANLAGEN
- ABSCHNITT 8 HANDHABUNG, INSPEKTION UND WARTUNG
- ABSCHNITT 9 NACHTRÄGE
- ABSCHNITT 10 ALLGEMEINE BETRIEBSHINWEISE

ABSCHNITT I
ALLGEMEINES

INHALTSVERZEICHNIS

Absatz		Seite
1.1	Einleitung	1-1
1.3	Triebwerk	1-3
1.5	Propeller	1-3
1.7	Kraftstoff	1-3
1.9	Öl	1-3
1.11	Höchstzulässige Massen	1-4
1.13	Massen des Standardflugzeugs	1-4
1.15	Gepäckraum	1-4
1.17	Spezifische Belastungen	1-4
1.19	Bezeichnungen, Abkürzungen und Begriffs- bestimmungen	1-5
1.21	Umrechnungstabelle	1-9



DREISEITENANSICHT
Abb. 1-1

ABSCHNITT 1 ALLGEMEINES

1.1 EINLEITUNG

Dieses in 10 Abschnitte eingeteilte Handbuch enthält die Angaben, die dem Piloten gemäß FAR/CAR sowie gemäß § 12 (1) 2 LuftGerPO zur Verfügung stehen müssen, und stellt das vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannte Flughandbuch dar. Es enthält darüber hinaus zusätzliche Angaben des Flugzeugherstellers.

Dieses Handbuch dient nicht als Ersatz für eine angemessene und kompetente Flugausbildung sowie für die Kenntnis der gültigen Lufttüchtigkeitsanweisungen, der einschlägigen amtlichen Lehrmittelvorschriften und der beratenden Rundschreiben. Es ist nicht als Richtlinie für die theoretische Grundausbildung oder als Schulungshandbuch gedacht und darf nur mit dem jeweils gültigen Angerungsschild für den Betrieb des Flugzeugs benutzt werden.

Für den lufttüchtigen Zustand des Flugzeugs hat der Halter zu sorgen. Der verantwortliche Pilot hat sich zu vergewissern, daß das Flugzeug flugtüchtig ist. Der Pilot hat außerdem die Betriebsgrenzen einzuhalten, die durch Einsturmsymptommarkierungen und Hinweisschilder sowie durch dieses Handbuch vorgegeben sind.

Dieses Handbuch ist so aufgebaut, daß es während des Fluges bequem zu benutzen ist; dennoch darf es nicht nur gelegentlich während des Betriebs zu Rate gezogen werden. Der Pilot hat das gesamte Handbuch durchzuarbeiten und sich so sicher zu machen, daß er für den Flug mit den Betriebsgrenzen, Leistungen, Verfahren und dem Betriebsverhalten des Flugzeugs vertraut zu machen.

Das Handbuch ist in mit arabischen Ziffern durchnummerierte Abschnitte gegliedert, die zum schnellen Nachschlagen jeweils mit Registerkarten-Trennblättern versehen sind. Die Betriebsgrenzen und Notverfahren wurden vor den normalen Betriebsverfahren, den Leistungen und den übrigen Abschnitten angeordnet, damit diejenigen Informationen leichter zugänglich sind, die möglicherweise während des Fluges benötigt werden. Der Abschnitt "Notverfahren" wurde mit einer roten Registerkarte versehen, damit er sofort aufgeschlagen werden kann. Eine Erweiterung des Handbuchs ist ohne weiteres möglich, da bewußt bestimmte Absatznummern, Abbildungsnummern, Positionsnummern und Seiten ausgelassen wurden, letztere sind als "absichtlich frei gelassen" gekennzeichnet.

V/S Stalling Speed = Überziehgeschwindigkeit oder geringste Geschwindigkeit im stabilisierten Flugzustand, bei der das Flugzeug noch steuerbar ist.

V/SO Stalling Speed = Überziehgeschwindigkeit oder geringste Geschwindigkeit im stabilisierten Flugzustand, bei der das Flugzeug in der Landekonfiguration noch steuerbar ist.

VX Best Angle-of-Climb Speed = Geschwindigkeit für besten Steigwinkel, bei der der größte Höhengewinn in kürzestmöglicher Horizontalentfernung erzielt wird.

VY Best Rate-of-Climb Speed = Geschwindigkeit für bestes Steigen, bei der der größte Höhengewinn in kürzestmöglicher Zeit erzielt wird.

(b) Meteorologische Begriffsbestimmungen

ISA

International Standard Atmosphere = Internationale Normatmosphäre (INA), bei der:

- (1) die Luft ein trockenes ideales Gas ist
- (2) die Temperatur in Meereshöhe 15°C (59°F) beträgt
- (3) der Druck in Meereshöhe 1013,2 hPa (29,92 in Hg) beträgt
- (4) der Temperaturgradient von Meereshöhe bis zu der Höhe, in der die Temperatur -56,48°C (-67°F) beträgt, -0,0065°C (-0,01168°F) je m und über dieser Höhe gleich Null ist.

OAT

Outside Air Temperature = Außenlufttemperatur. Die um Instrumentenfehler und Kompressibilitätseinflüsse berichtigte Außentemperatur, die man entweder durch Temperaturanzeigen im Flug oder von meteorologischen Bodenstationen erhält.

Angezeigte Druckhöhe

Die von einem Höhenmesser angezeigte Zahl, wenn auf der barometrischen Skala des Höhenmessers 29,92 in Hg (1013 hPa) eingestellt worden sind.

Druckhöhe

Die gegenüber dem Druck auf Normal-Null (29,92 in Hg) mit einem barometrischen Höhenmeßgerät ermittelte Höhe, d.h. die um Einbau- und Instrumentenfehler berichtigte angezeigte Druckhöhe. In diesem Handbuch werden die Instrumentenfehler des Höhenmessers mit Null angenommen.

Luftdruck am Platz

Tatsächlicher Luftdruck in Flugplatzhöhe

1.3 TRIEBERWERK

- (a) Anzahl 1
- (b) Triebwerhersteller Lycoming
- (c) Triebwerkbaumuster O-360-A4M
- (d) Start- und hochstzulässige Dauerleistung 134 kW (180 HP)
- (e) Start- und hochstzulässige Dauerdrehzahl 2700/min
- (f) Bohrung 139,2 mm
- (g) Hub 111,1 mm
- (h) Hubraum 5916 cm³
- (i) Verdichtung 8,5:1
- (j) Triebwerkbauart Zylinder-Boxenmotor ohne Untersezung, luftgekühlt

1.5 PROPELLER

- (a) Anzahl 1
- (b) Propellerhersteller Sensenich
- (c) Propellerbaumuster 76EM8S14-0-62
- (d) Anzahl der Blätter 2
- (e) Propellerdurchmesser 1,930 m (76 in.)
- (1) Höchstdurchmesser 1,930 m (76 in.)
- (2) Mindestdurchmesser Feste Steigung
- (f) Propellertyp Feste Steigung

1.7 KRAFTSTOFF

NUR FLUGKRAFTSTOFF

- (a) Kraftstoff Fassungsvermögen (gesamt) 190 l (50 US gal)
- (b) Ausfliegbare Kraftstoffmenge (gesamt) 182 l (48 US gal)
- (c) Kraftstoffsorten:
 - (1) Mindestkantzahl: Flugkraftstoff (grün) von 100 Oktan oder Flugkraftstoff (blau) von 100LL Oktan
 - (2) Ausweichkraftstoff: Siehe letzte Ausgabe der Lycoming Instruction Nr. 1070

1.9 ÖL

- (a) Ölfassungsvermögen 7,6 l (8 US quarts)
- (b) Ölspezifikationen Siehe letzte Ausgabe der Lycoming Service Instruction 1014

(c) Öviskosität je nach durchschnittlicher Außentemperatur beim Anlassen:

Durchschnittliche Außentemperatur	Einbereichsöl	Mehrbereichsöl
Über +16°C	S.A.E. 50	S.A.E. 40 oder 50
-1°C bis +32°C	S.A.E. 40	S.A.E. 40
-18°C bis +21°C	S.A.E. 30	S.A.E. 40 oder 20W-30
Unter -12°C	S.A.E. 20	S.A.E. 20W-30

1.11 HÖCHSTZULÄSSIGE MASEN

- (a) Höchstmassige Kofmassen: 1160 kg Normalflugzeug 970 kg Nutzflugzeug
 (b) Höchstmassige Pilotenmasse: 1157 kg
 (c) Höchstmassige Landemasse: 1157 kg
 (d) Höchstmassige Masse im Gepäckraum: 91 kg 0 kg

1.13 MASEN DES STANDARDFLUGS

Standardleermasse und Zuladung siehe Abb. 6-5.

1.15 GEPÄCKRAUM

- (a) Rauminhalt des Gepäckraums 0,680 m³
 (b) Breite der Tür 0,56 m
 (c) Höhe der Tür 0,51 m

1.17 SPEZIFISCHE BELASTUNGEN

- (a) Flächenbelastung 73,3 kg/m²
 (b) Leistungsbelastung 8,63 kg/kW
 (6,43 kg/HP)

1.19 BEZEICHNUNGEN, ABKÜRZUNGEN UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Die nachfolgenden Definitionen betreffen Bezeichnungen, Abkürzungen und Begriffe, die in diesem Handbuch verwendet werden oder anderweitig für den Piloten beim Betrieb des Flugzeugs wichtig sein können.

(a) Allgemeine Begriffsbestimmungen und Bezeichnungen für Fluggeschwindigkeiten

CAS

Calibrated Airspeed = berechnete Fluggeschwindigkeit. CAS ist die um Einbau- und Instrumentenfehler berechnete angezeigte Geschwindigkeit (IAS) des Flugzeugs. Bei Normalatmosphäre in Meereshöhe gilt CAS = TAS.

Berechnete Fluggeschwindigkeit in Knoten

Ground Speed = Geschwindigkeit über Grund

IAS

Indicated Airspeed = angezeigte Fluggeschwindigkeit. Die aufgrund Fahrtmesser angezeigte und um Instrumentenfehler berechnete Geschwindigkeit des Flugzeugs. Die in diesem Handbuch angegebenen IAS-Werte gelten für einen Instrumentenfehler Null.

KIAS

Angezeigte Fluggeschwindigkeit in Knoten.

TAS

True Airspeed = wahre Fluggeschwindigkeit. Geschwindigkeit des Flugzeugs relativ zur ungestörten Luft, d.h. die um Höhe, Temperatur und Kompressibilität berechnete CAS.

VA

Maneuvering Speed = Manövergeschwindigkeit. Höchstzulässige Geschwindigkeit, bei der das Flugzeug durch volle Ruderbetätigungen nicht übermäßig beansprucht wird.

VFE

Maximum Flap Extended Speed = Höchstzulässige Geschwindigkeit bei in eine bestimmte Stellung ausgefahrenen Flügelklappen.

VNE/MNE

Never Exceed Speed/Mach Number = Zulässige Höchstgeschwindigkeit, die zu keinem Zeitpunkt überschritten werden darf.

VNO

Maximum Structural Cruising Speed = Höchstzulässige Reisegeschwindigkeit, die nicht überschritten werden darf außer in ruhiger Luft und auch dann nur mit Vorsicht.

AUSGANGSWERT	MULTIPLIZIERT MIT	ERGIBT
Flüssigkeit:		
Quarts (qt)	0,94635	Liter (l)
Liter (l)	1,05669	Quarts (qt)
US gallons (US gal)	3,7854	Liter (l)
Liter (l)	0,26417	US gal
Geschwindigkeit:		
Feet/minute (ft/min)	0,00508	Meter/Sekunde (m/s)
Meter/Sekunde (m)	196,8504	ft/min
Knots (kn) ¹	1,8532	km/h
km/h	0,5396	Knots (kn)
Masse:		
Pounds (lb)	0,45359	Kilogramm (kg)
Kilogramm (kg)	2,20462	Pounds (lb)
Druck:		
Pounds/square inch (psi)	0,06895	Bar (bar)
Bar (bar)	14,50376	psi
in Hg	0,033863	Bar (bar)
Bar (bar)	29,53076	in Hg
Millibar (mb)	1,0000	Hektopascal (hPa)
Hektopascal (hPa)	1,0000	Millibar (mb)
Leistung:		
Horsepower (HP)	0,7457	Kilowatt (kW)
Kilowatt (kW)	1,3410	Horsepower (HP)
Horsepower (HP)	1,013876	Pferdestärke (PS)
Pferdestärke (PS)	0,986314	Horsepower (HP)
Moment:		
lb-in	0,011521	kgm
kgm	86,79802	lb-in

Wind

Die in den Diagrammen dieses Handbuchs als Variable eingetragenen Windgeschwindigkeiten sind die Gegenwind- bzw. Rückenwindkomponenten der gemeldeten Winde.

(c) Leistungs-Begriffbestimmungen

Startleistung Hochstzulässige Leistung beim Start
Dauerleistung Die höchstzulässige Dauerleistung während des Fluges

(d) Triebwerkinstrumente

EG-Anzeige Abgastemperaturanzeiger

(e) Begriffsbestimmungen für Flugleistung und Flugplanung

Steiggradient Das nachgewiesene Verhältnis der Höhenänderung während eines Steigfluges zu der horizontalen Strecke, die während dieses Zeitraums zurückgelegt wird.

Nachgewiesene Seitenwindgeschwindigkeit ist die Geschwindigkeit der Seitenwindkomponente, bei der die ausreichende Steuerbarkeit des Flugzeugs bei Start und Landung während der Musterzulassung tatsächlich nachgewiesen wurde.

Startabbruchstrecke Setzt sich zusammen aus der Strecke, die zum Beschleunigen eines Flugzeugs auf eine bestimmte Geschwindigkeit erforderlich ist, und der Strecke, nach der das Flugzeug bei einem angenommenen Triebwerksausfall bei dieser Geschwindigkeit wieder zum Halten gebracht werden kann.

Streckenabschnitt Teil einer Strecke. Die beiden Enden dieser Teilstrecke sind jeweils gekennzeichnet durch: (1) einen geographischen Ort, oder (2) einen Punkt, an dem der Standort über Funk genau bestimmt werden kann.

(f) Masse und Schwerpunkt

Bezugsebene Gedachte vertikale Ebene, von der aus alle horizontalen Abstände zur Bestimmung des Flugzeugschwerpunktes gemessen werden.

Station Station in Längsrichtung des Flugzeugrumpfes, normalerweise angegeben als Abstand von der Bezugsebene.

Hebelarm	Horizontaler Abstand des Schwerpunkts eines Teiles von der Bezugsebene.
Moment	Produkt aus der Masse eines Teiles und seinem Hebelarm. (Zur Vereinfachung wird das Moment in kgm angegeben; dadurch verringert sich die Anzahl der Ziffern.)
Schwerpunkt	Bezugspunkt, um den ein Flugzeug im Gleichgewicht wäre, wenn man es an ihm aufhängen würde. Sein Abstand von der Bezugsebene wird durch Dividieren des Gesamtmoments durch die Gesamtmasse des Flugzeugs bestimmt.
Hebelarm des Schwerpunktes	Hebelarm, den man erhält, wenn man die Flugzeug-Einzelmomente addiert und die Summe durch die Gesamtmasse dividiert.
Schwerpunktgrenzlasten	Äußerste Schwerpunktlagen, innerhalb derer das Flugzeug bei einer bestimmten Masse geflogen werden muß
Ausfliegbarer Kraftstoff	Für die Planung zur Verfügung stehende Kraftstoffmenge.
Nicht ausfliegbarer Kraftstoff	Kraftstoffmenge nach Durchführung einer Kraftstoffauslaufprüfung gemäß den anliegenden Bestimmungen.
Standardleermasse	Masse eines Standardflugzeugs einschließlich nicht ausfliegbarem Kraftstoff, voller Betriebsstoff und voller Schmierölmenge.
Leermasse	Standardleermasse plus Masse der Sonderausrüstung.
Nutzlast	Masse von Insassen, Fracht und Gepäck.
Zuladung	Differenz zwischen Startmasse bzw. Rollmasse, falls zutreffend, und Leermasse.
Höchstzulässige Rollmasse	Höchstzulässige Masse des Flugzeugs für Bewegungen am Boden (schließt die Masse des Kraftstoffs für Anlassen, Rollen und Warmlauf ein).
Höchstzulässige Startmasse	Höchstzulässige Masse des Flugzeugs für den Startlaufbeginn.
Höchstzulässige Landemasse	Höchstzulässige Masse des Flugzeugs für das Aufsetzen beim Landen.
Höchstzulässige Leertankmasse	Höchstzulässige Masse ohne ausfliegbaren Kraftstoff.

1.21 UMRECHNUNGSTABELLE

Umrechnungsfaktoren für die gebräuchlichsten in diesem Flughandbuch benutzten anglo-amerikanischen Maß- und SI-Einheiten.

AUSGANGSWERT	MULTIPLIZIERT MIT	ERGIBT
Länge:		
Inches (in.)	25,40	Millimeter (mm)
Millimeter (mm)	0,03937	Inches (in.)
Inches (in.)	2,54	Zentimeter (cm)
Zentimeter (cm)	0,3937	Inches (in.)
Feet (ft)	0,3048	Meter (m)
Meter (m)	3,2808	Feet (ft)
Nautical Miles (NM)	1,8532	Kilometer (km)
Kilometer (km)	0,5396	Nautical Miles (NM)
Fläche:		
Square inches (sq. in.)	6,4516	cm ²
cm ²	0,1550	sq. in.
Square feet (sq. ft)	0,0929	m ²
m ²	10,7639	sq. ft.
Volumen:		
Cubic inches (cu. in.)	16,3872	cm ³
cm ³	0,061	cu. in.
Cubic feet (cu. ft)	28,3168	Liter (l)
Liter (l)	0,03531	cu. ft.
Cubic feet (cu. ft)	0,0283168	m ³
m ³	35,3147	cu. ft.