

Entspannte Langstrecken oder Fun im Parcours - der Billy kann beides.

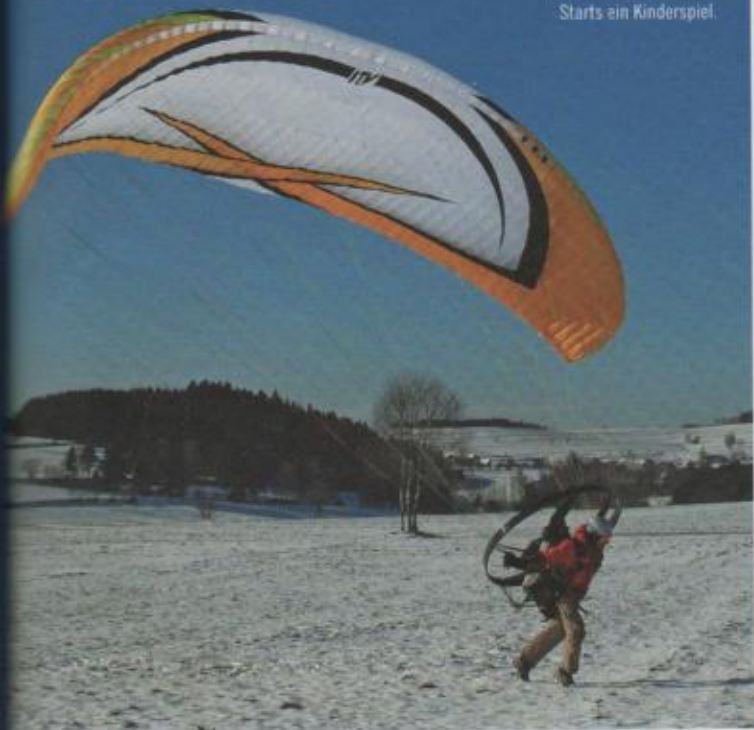


# ITV BILLY

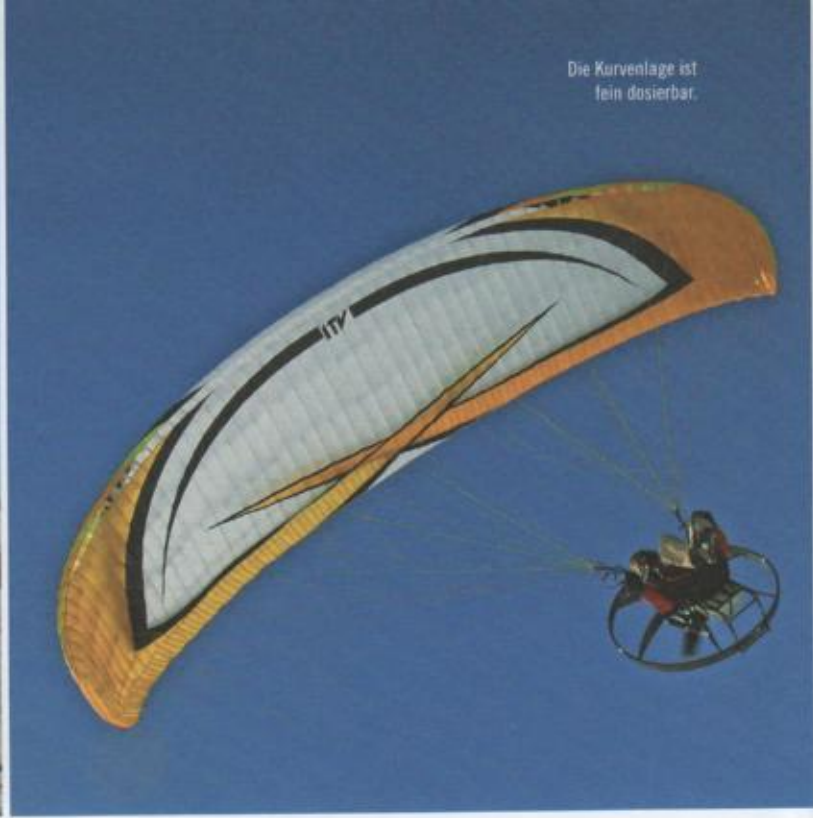
Der französische Traditionshersteller ITV hat mit dem Billy seinen ersten Full-Reflex-Schirm auf den Markt gebracht. Leistungsmäßig über dem Boxer GT und dem V-Max angesiedelt, soll der Flügel ein breites Pilotenspektrum vom Aufsteiger bis zum angehenden Wettkampfpiloten ansprechen.

*Testpilot & Fotos: Günther Bocksteiner*

Mit ein wenig Wind sind Starts ein Kinderspiel.



Die Kurvenlage ist fein dosierbar.



**O** bwohl die Marke im deutschsprachigen Raum eher unbekannt ist, kann Heniu Dyduchs Schirmschmiede auf viele internationale Wettbewerbserfolge zurückblicken. Neben 30 Jahren Erfahrung im Bau von Gleitschirmen produziert ITV auch erfolgreich Motorschirme und Speedglider. Aktuell hält der Franzose Frederic Mallard mit einem ITV-„Rush“-Prototypen den Weltmeistertitel in der Klasse der einsitzigen Trikes. Somit darf davon ausgegangen werden, dass ITV auch eine gewisse Erfahrung in der Konstruktion von Motorschirmen der Leistungsklasse vorweisen kann. In diesem Segment ist auch der Billy angesiedelt, ein agiler Full-Reflex-Schirm mit hohem Topspeed, der den Piloten jedoch nicht überfordert.

### Konstruktion

Der Flügel kommt mit allen Features, die zum Portfolio moderner Reflexschirme gehören – Nylonstäbchen an der Eintrittskante, Miniribs am Achterliek – Merkmale, die nicht nur wir Motorschirmpiloten in den letzten Jahren lieben gelernt haben. In dieser Hinsicht steht er den bei uns bekannten Big Players der Szene in nichts nach. Nur die momentan allgegenwärtige Haifischnase sucht man am Billy vergeblich, hier verfolgt man bei ITV offensichtlich ein anderes Konzept. Der Billy als klassischer 4-Leiner ist mit relativ dünnen Aramidleinen ausgestattet, die auf den ersten Blick etwas zart wirken, jedoch sicherlich ausreichend dimensioniert sind. Elegant wirken übrigens die auch

eher schmal ausgeführten Tragegurte mit dem im Flug leichtgängigen Trimmersystem. Als Tuchmaterial kommt das Dominicotex 40 g am Obersegel und jenes mit 35 g am Untersegel zum Einsatz. Alle sichtbaren Nähte sind sauber ausgeführt, die Verarbeitung in der hauseigenen Produktionsstätte in Annecy lässt jedenfalls keine Wünsche offen.

Der Billy ist mit dem DGAC-Gütesiegel homologiert, also auch in Deutschland legal fliegbar, und die vier erhältlichen Größen (XS-L) decken einen Gewichtsbereich von 65-160 kg ab.

### Startverhalten

Die sehr übersichtlich gestalteten Tragegurte erleichtern das Sortieren der Leinen ungem. Während andere Schirme eine Vielzahl an Zusatzleinen, Umlenkungen und Schlaufen aufweisen, gewinnt man beim Billy schnell den Überblick. Die speziellen Bremsschlaufen, an denen die konventionelle Bremsleine und auch die Wingtip-Steuerleine befestigt sind, machen jedenfalls schon vor dem Flug neugierig. Jeder Hersteller verfolgt bei kombinierten Bremssystemen ja eine eigene Linie. Neben separaten Minihandles, Kunststoffkugeln und sonstigen Varianten, die wir bei Wettkampfschirmen anderer Hersteller bereits getestet haben, ist die Billy-Standardausführung ein gelungener Kompromiss aus Einfachheit und gutem Handling. Beim Nullwindstart empfiehlt es sich, die Trimmer bis auf die erste eingenähte Markierung zu öffnen, da der Flügel in der Aufziehphase sonst ein wenig hängen bleibt. Mit beherztem Impuls steigt er dann aber willig auf und fordert vom

Piloten ein wenig Sportlichkeit ein. Die getestete Größe mit ausgelegten 22,5 Quadratmetern unter Verwendung eines Motors der 125-ccm-Klasse benötigte bei winterlichen Verhältnissen doch eine Startstrecke von gut 20 Metern. Sobald sich aber eine leichte Brise über das Startfeld legt, zeigt der Billy selbst bei schwachen Winden ein anderes Gesicht. Die Starts werden insgesamt runder und der Startlauf gemächlicher und kürzer. Hier hält der Billy die Versprechungen, die auf der Homepage von ITV als Charakteristikum des Full-Reflex-Schirms angegeben werden. Beim Rückwärtsstart zeigte er keinerlei Schwächen und eine Tendenz zum Überschießen ist auch bei Grobmotorikern an den Steuerleinen auszuschließen.

### Im Flug

Im Steigflug zeigt sich, dass die Konstrukteure bei ITV das Thema Reflex nicht ganz soweit ausreizen wie andere Hersteller, da der Billy selbst bei schwächerer Motorisierung doch recht anständige Steigwerte bringt. Die Kappe verfügt über einen guten Innendruck und zeigt bei verschiedenen Trimmerstellungen keine Tendenzen zu rollen oder zu gieren. Überhaupt lässt sich feststellen, dass der Schirm um alle Achsen sehr ausgewogen wirkt, ohne jedoch träge zu sein. Ganz im Gegenteil: bei stärkeren Steuerinputs zeigt der Billy sein höchst sportliches Gesicht. Je nach Zugrichtung an der Bremsschlaufe – horizontal nach unten, oder eher zum Körper hin – sind recht anscheinliche Wingover und steile Kurven erreichbar. Die Dosierung der Querneigung ist wirklich sehr



1. Wie die meisten Schirme verfügt der Billy über sauber eingenähte Stäbchen in der Eintrittskante.
2. Einfach, aber wirkungsvoll - die ITV-Version der Stabilosteuerung.
3. Die schlanken Tragegurte sind äußerst übersichtlich gestaltet.

4. Keine Sharknose - bei hohen Geschwindigkeiten und verschiedenen Anstellwinkeln bleibt der Billy aber trotzdem stabil.
5. Billy und Boxter: Zwei neue Motorschirme vom französischen Hersteller ITV sind jetzt auch im deutschsprachigen Raum erhältlich.

präzise, reicht in ihrer Dynamik allerdings nicht an reinrassige Slalomschirme heran. Das Kurvensinken ist typisch für ein klassisches Reflexprofil. Dabei kann der Flügel allerdings nicht ganz mit den neuen Haifischnasen-Leistungsprofilen mithalten. Dafür kann der Billy mit tendenziell höherem Topspeed aufwarten. Unsere ermittelten Geschwindigkeiten ergaben 42 km/h mit geschlossenen Trimmern, etwa 57 km/h bei offener Trimmerstellung und 65 km/h bei zusätzlicher Verwendung des Fußbeschleunigers. Selbst bei unseren Testflügen um den Gefrierpunkt mit guter Motor- und Schirmleistung kam der 125er ccm-Motor in voll beschleunigtem Zustand doch an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Allerdings flogen wir das Testgerät mit ausgelegten 22,5 Quadratmetern ein wenig über seiner angegebenen maximalen Gewichtsklasse. Schwereren Piloten mit Leichtantrieben ist eine größere Fläche (M/L) anzuraten.

Im XC-Flug ist der Billy ein guter Begleiter, der auch in turbulenter Luft keine Kapriolen schlägt. Die Steuerdrücke nehmen beim Öffnen der Trimmer naturgemäß zu, durch die gute Kombinierbarkeit der beiden Bremssysteme

führt die Steuerung aber nicht zu Muskelkater und der hohe Speed (auch ohne Beschleuniger) lässt auch längere Distanzen schrumpfen.

Im Slalommodus oder überhaupt in Bodennähe macht der Billy eine ganz gute Figur, einzig ein kombiniertes Beschleunigungs-/Trimmersystem unterscheidet ihn hier von ausgewiesenen Slalomraketen. Wettbewerbstechnisch ist er aber eher den klassischen Disziplinen zuzuordnen, wenngleich er über eine ausreichende Stabilität in allen Fluglagen verfügt und auch in den typischen Turbulenzen eines Slalomparcours keine Überraschungen zeigt.

#### Landung

Piloten mit etwas Erfahrung im Umgang mit Reflexschirmen werden auch beim Billy keine Probleme haben, mit der etwas höheren Landegeschwindigkeit zurechtzukommen. Bei geschlossenen Trimmern reduziert sich zwar die Geschwindigkeit, allerdings setzt der Schirm eine zu hohe Restenergie bei zu frühem Flaren in doch starkes Steigen um. Je nach Windstärke empfiehlt sich ein leichtes Öffnen der Trimmer, da das Flareverhalten dann ein wenig überschaubarer wird. Die längere Ausgleitstrecke gehört bei Reflexschirmen ja sowieso zum

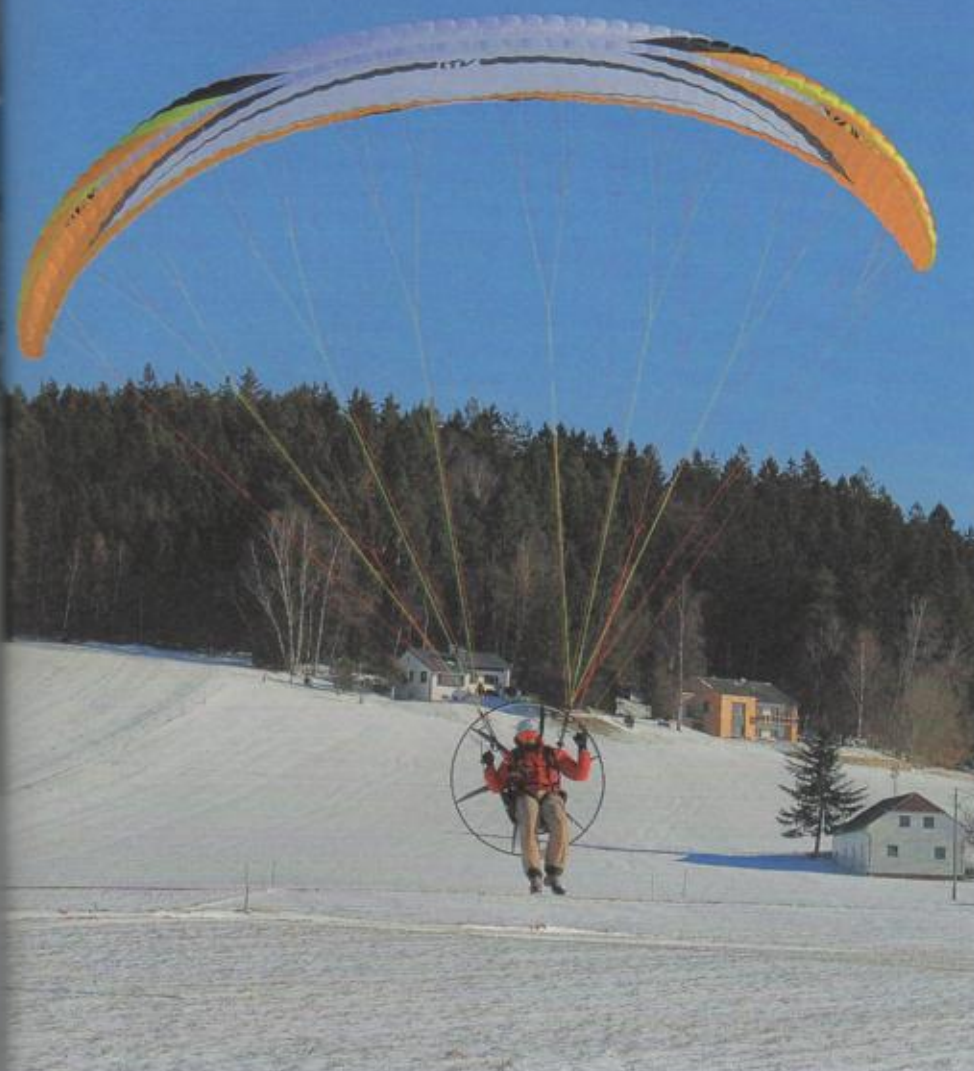
Einmaleins und mit ein wenig Gewöhnung sind Punktlandungen kein Problem.

#### Fazit

Die lange Motorschirmtradition in Frankreich und die hohe Zahl an aktiven Piloten haben eine große Nachfrage an modernen Reflexschirmen gebracht, die von mehreren renommierten Herstellern befriedigt werden kann. Großes Know-how in der Konstruktion und Produktion von Motorschirmen ist in der „Grande Nation“ eine Selbstverständlichkeit, was die Erfolge der Franzosen in internationalen Wettbewerben immer wieder unter Beweis stellen.

ITV hat mit dem Billy trotz Namensgleichheit mit einem schwedischen Billig-Regal einen sehr fein verarbeiteten, sicheren und trotzdem agilen Spaßflügel auf den Markt gebracht, der dem talentierten Umsteiger aus dem Freiflug, aber auch dem ambitionierten Sportpiloten sicherlich vergnügliche Stunden bereitet. Trotz leichter Schwächen beim Nullwindstart ist er ein unkomplizierter Gefährte auf längeren Strecken oder bei bodennahen Turnübungen und könnte mit dem unverkennbaren ITV-Design sicherlich Farbe in den heimischen Himmel bringen. ■

Auch bei bodennahen Spielchen vermittelt der Flügel Sicherheit.



#### TECHNISCHE DATEN (HERSTELLERANGABEN)

<b>HERSTELLER/Vertrieb</b>	ITV Parapentes 120 Rue des Peupliers, F-74330 Epagny www.itv-parapentes.com D/A: ParamotorAustria, A-4840 Vöcklabruck www.paramotoraustria.com			
<b>Produktion</b>	k.A.			
<b>Konstrukteur</b>	k.A.			
<b>Testpilot</b>	k.A.			
<b>Größen</b>	XS	S	M	L
<b>Zellenanzahl</b>	58	58	58	58
<b>Startgewicht (kg)</b>	65-110	80-120	90-140	110-160
<b>Fläche ausgelegt (m<sup>2</sup>)</b>	20	22,5	25,1	28
<b>Fläche projiziert (m<sup>2</sup>)</b>	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
<b>Spannweite ausgelegt (m)</b>	10,36	11,2	11,62	12,27
<b>Spannweite projiziert (m)</b>	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
<b>Streckung ausgelegt</b>	5,4	5,4	5,4	5,4
<b>Streckung projiziert</b>	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
<b>Kappengewicht (kg)</b>	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
<b>V-trimm (km/h)</b>	42	42	42	42
<b>V-Trimmer offen (km/h)</b>	56-57	56-57	56-57	56-57
<b>V-max (km/h)</b>	63-65	56-57	56-57	56-57
<b>Preis inkl. Mwst. (€)</b>	3.080,-	3.080,-	3.080,-	3.080,-
<b>Zulassung</b>	DGAC	DGAC	DGAC	DGAC
<b>Obersegel/Untersegel</b>	Dominicotex 40 g/m <sup>2</sup> Dominicotex 35 g/m <sup>2</sup>			
<b>Leinen</b>	Aramid 100/280			

#### ITV BILLY +/-

- + übersichtliche Tragegurte
- + guter Topspeed für XC-Kilometer
- + präzises Handling

- hohes Kurvensinken
- Nullwindstart

## ITV BILLY

Hoher Topspeed lässt Distanzen bei XC-Flügen schrumpfen.

