

МОТОЦИКЛ

Organ for Dansk Ural/Dnepr Motorcykelklub
www.dnepr.dk



En 1200 cc folkevognsmotor erstatter her den originale Ural-motor. Resultatet virker uncægtelig kraftfuldt og viser, at intet er umuligt for ham, der sætter sig et mål og stædigt forfølger dette mål. Motoren må siges at være noget nær uopslidelig thi det er en 27 HK industrimotor!

Redaktørens ævl



”Sønderjyderne” har nu gjort det, som jeg længe har håbet og argumenteret for, nemlig startet deres egen uformelle lokalafdeling, hvor man kan lave ture sammen og hvor man kan mødes ganske uforpligtende.

Hvis du bor i Sønderjylland og er interesseret, så kan du jo ringe til Claus Dal på telefon 7557-3109 og høre nærmere.

Jeg vil inderligt opfordre hvert eneste medlem til at kigge i medlemslisten for at finde andre medlemmer, der bor i nærheden. Invitér dem over til en kop kaffe og se, hvad I kan finde ud af.

Det udbytte, som du har af at møde andre ejere og se deres Ural eller Dnepr, er langt mere værd end det kontingent du betaler til klubben (og som går til udgivelsen af dette blad og medlemslisten).

Ved de træft vi har haft i Vamdrup og Pütnitz, er der *mange* russiske motorcykler samlet. Der er mange af hver model, *men ikke to er ens!* Hver eneste ejer har løst småproblemer og modificeret her og der. Disse gode idéer fremvises til fri afbenyttelse. Ved snakken med de andre, trækker du på deres samlede erfaringer. Du snyder rent ud sagt dig selv ved ikke at komme, når chancen byder sig.

Vores klub er ikke længere en ren mandklub. Jeg har lige modtaget en email fra Fanny Møller, der anmoder om medlemskab. Fanny håbede på at blive første kvindelige medlem – nok vildledt af, at jeg ikke har fået opdateret et par detaljer på hjemmesiden. Nu bliver hun tredje pige i klubben.

At klubben stadigvæk består af mandfolk af en helt usædvanlig kvalitet kan du her i bladet læse om hvordan medlem nummer 174, Peter Sandvad Jensen takket været en utrolig fysisk indsats har reddet sig navnet Peter 'Staadreng' Jensen. Vi er stolte over at kunne være i klub med mandfolk som dig Peter. Til lykke med præstationen.



Det traditionelle katebillede i denne kolonne ser måske ikke ud af noget særligt. Her skal man kende historien bag billedet. Der er tale om en *russisk snifferkat*. Russerne bruger ikke blot hunde, men også specialtrænede katte til at sniffe bomber og narko i lufthavnene. Se med den viden forstår du bedre, hvorfor katten virker så myndig og selvsikker.

Husk træffet i Vamdrup 22-24 august!

Erik P

26 danskere (inkl. Børn og hustruer) deltog med 16 motorcykler i det 2. ”Russenboxertreff” på den nedlagte flyveplads Pütnitz i Mecklenburg-Vorpommern.



Hvis nu ikke jeg ædelmodigt havde påtaget mig byrden som redaktør, webmaster og generalsekretær, så havde min Dnepr haft nummerplader på og kørt mange, mange km. Iså vidt var det ikke kommet, men den stod med skinnende ren motor, samlet, nylakeret og lignede noget, der kom lige fra fabrikken.

Den så måske færdig ud, men jeg havde aldrig startet motoren, endsige nogensinde hørt den gå.

”Har du virkelig aldrig startet den?”, spurgte Bruno, min nabo med dyb undren i stemmen.

”Nej, men jeg har lovet både tyskerne og klubbens medlemmer, at jeg har den med til Pütnitz, og det kommer den. Om det så bliver på ladet af en trailer. Dernede skulle der nok også blive tid til at starte den.”

OK, selv en stor boogie-trailer er ikke helt bred nok til boksermotorens udragende venstre cylinder, men en mindre kosmetisk forbedring af trailerens opbygning løste det lille problem (se billedet).





Så oprandt store afrejsedag, mandag den 30. juni. De gæve sønderjyder drog afsted – men uden Peter Junker Iversen, som ellers havde lavet et så stort og detaljeret planlægningsarbejde. Alvorlig sygdom i den nærmeste familie hindrede Peter i at rejse.

Selv ville jeg også rejse mandag morgen, men ak-og-ve et forbandet anfald af migræne tvang mig til at udskyde afrejsen til tirsdag.

Første mænd på pladsen var Jørgen Hansen på "Antikrist" og hans broder Henrik (BMW), de var ankommet allerede mandag aften.

Vi fik stillet telte op, og onsdag blev vi enige om at køre en udflugt til øen Rügen. Bestemt ikke nogen dårlig idé. Henrik viste sig at have en karakterbrist som kronisk jernbaneentusiast, og han kunne fortælle at man i byen Putbus havde en samling af damplokomotiver, og at det stadigvæk var muligt at køre på smalspors jernbane. Således blev det da også. Vi kørte på en beskeden sporvidde (75 cm) trukket af damplokomotivet "Rasende Roland" gennem et naturskønt landskab med små byer, kornmarker og storke. Dernæst yderligere lidt køren rundt i et landskab, der for så vidt kunne være Mols – smukt som bare pokker.



Det var sent, inden vi var tilbage på flyvepladsen onsdag aften. Her var sønderjyderne ankommet. De havde haft et virkeligt interessant besøg på pansermuseet i Munster og kunne glæde sig over en problemfri køretur.



Torsdag skulle jeg så se at få liv i min kære Dnepr. Der var jo ikke mangel på kloge hoveder eller hjælpsomhed. Det varede ikke længe før den sideventilerede 650 cc motor kom til live, og jeg som den stolte ejer trillede rundt på startbanerne. Hvis jeg nu også fik justeret bremserne, så den kunne standse, så er den så småt klar til syn! Nåh, ja der viste

sig faktisk en lille liste af problemer, som jeg må få ordnet i samme anledning.

Om aftenen ankom flere sjællændere, den flinke Jan Buchwald med 'Matchless' Lotte, Villy

Olsen på sin Dnepr samt Niels & Helle på en Nimbus. Ja, dernede vækkler en Nimbus faktisk mere opsig end en russisk MC.



Fredag! Det regn- og blæsevejr, der begyndte torsdag aften tog nærmest til i styrke. Det var regulært efterårsvejr, netop på den dag, hvor det hele skulle begynde. Humøret blandt danskerne var noget tynget af den kraftige regn, og arrangørerne havde det ikke godt med dette ucharmerende påfund fra meteorologernes side. *Ingen* danskere eller tyskere deltog i den fælles kørsel fredag aften – vejret var bare lidt for væmmeligt, men jeg må lige fremhæve et heroisk klubmedlem, *Klaus Maltesen* fra Viborg.

Klaus startede sin Ural M72 klokken 5 om morgenen, brugte to timer i regnvejr på at snegle sig igennem Lübeck og ankom efter 12 timer klokken 17 i lejren. 555 km i det mest elendige vejr. Han havde mødtes med Carsten Schweder i Kruså, hvor Carsten to drenge sad våde og kolde i sidevognen. Carsten to den rigtige beslutning, nemlig at prioritere sin børn højest og vendte om igen.

Jens Vogel fra Plön kom også fredag aften, lige så våd som Klaus, men med færre kilometer bag sig. Jens kører en Chiang Jiang.

Søgaard Kyndesen blev genkendt af tyskerne, der havde kigget i sidste nummer af vort klubblad. Uden at forstå et ord dansk, havde Søgaards 5.500 km rute gennem Skandinavien indprentet sig i deres bevidsthed, og det ledsagende portræt hjalp jo på sagen. De var rent ud sagt imponerede af Søgaards solopræstation.

Som naboer havde vi Andy med sin russiske kæreste fra Sct. Petersborg. Andy kører på en sand hybrid MC: Dnepr stel, Chiang Jiang motor og Ural sidevogn!

Lørdag så det lidt bedre ud. Det myldrede ind med besøgende, og der var også sager at se på. Som generalsekretær var mit hjerte ved at sprænges af stolthed, da de mange motorcykler holdt på linje, og danskerne udgjorde lidt over halvdelen af hele flokken.

Der var ellers ændringer fra sidste år. 3 MIG-21 jagere var tilføjet samlingen. En flot 8-hjuls trukken Tatra ankom med en blokvogn, hvorpå stod det helt store legetøj. Det lignede en kampvogn, men var en af russernes nyeste pansrede mandskabsvogne.

Et særligt kulørt indslag var "Oberst A.D." med sin Trabant "Kübelwagen" og chauffør. Denne ældre mand havde nu aldrig været oberst, men oversergent i det østtyske luftwaffe. Han savnede de gode gamle dage og havde afsat 100 Euro af sin pension til at købe minder fra dengang, som f.eks. billeder af Erich Honneger og Walther Ulbrich.

Blandt gæsterne talte jeg 5-6 store IFA-lastbiler med en indretning på ladet, der kunne tyde på, at det har været til stabe. De var ombyggede til autocampere. Jeg talte med en ejer, som forklarede at han havde sovepladser til 7 + køkken osv. Køretøjet ville utvivlsomt kunne

krydse Sahara i snorlige linje. Ret terrængående. Læs mere på www.gas-team.de.

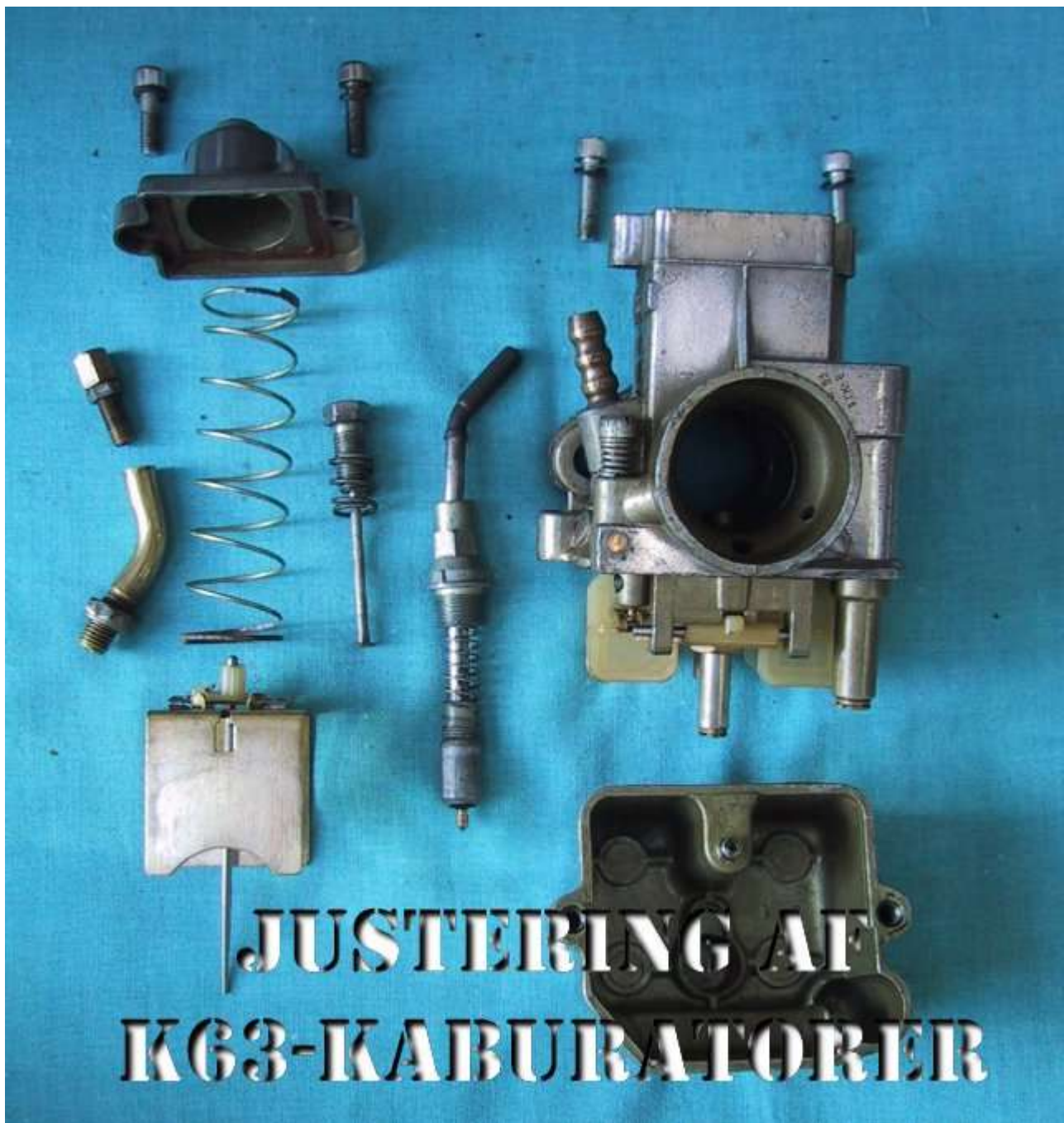
Vejret klarede heldigvis op og blev i løbet af lørdagen rigtigt godt. Ved siden af demonstrationer af MC'er og køretøjer var der nok at se på. Der var også en del kræmmere, de fleste med lidt urimelige priser. Dels solgte de udstyr fra den tidligere østtyske hær, dels reservedele. Nogle af disse reservedele var ret ynkkelige at se på, men prisen fejlede ikke noget.

I billetten indgår også et besøg ved feltkøkkenet, også kaldet 'gullaschkanonen'. En brændefyret østtysk konstruktion af virkelig god kvalitet. Det var mad, som da jeg var soldat. Nærende, og så er det sagt.

Jeg er ikke i tvivl om, at det elendige vejr fredag stoppede flere klubmedlemmer i at tage af sted, men hvis du overhovedet kan, så prøv om du ikke kan møde op til det, der reelt er vort største klubtræf. Det er bestemt en oplevelse, og på ingen måde uoverkommeligt.

Erik P





Oversat fra håndbogen for en Dnepr MT-11

Karburator K63 ligner til forveksling K65, "den firkantede". Så vidt jeg kan se, er eneste forskel, at i K65 justeres nålen i hak, medens den i K63 kan justeres trinløst. Karburatorerne anses for at være noget drilagtige (men ikke umulige) at få til at køre korrekt. Jeg håber, at denne oversættelse fra fabrikkens egen manual kan være til nytte.

Før justering påbegyndes skal

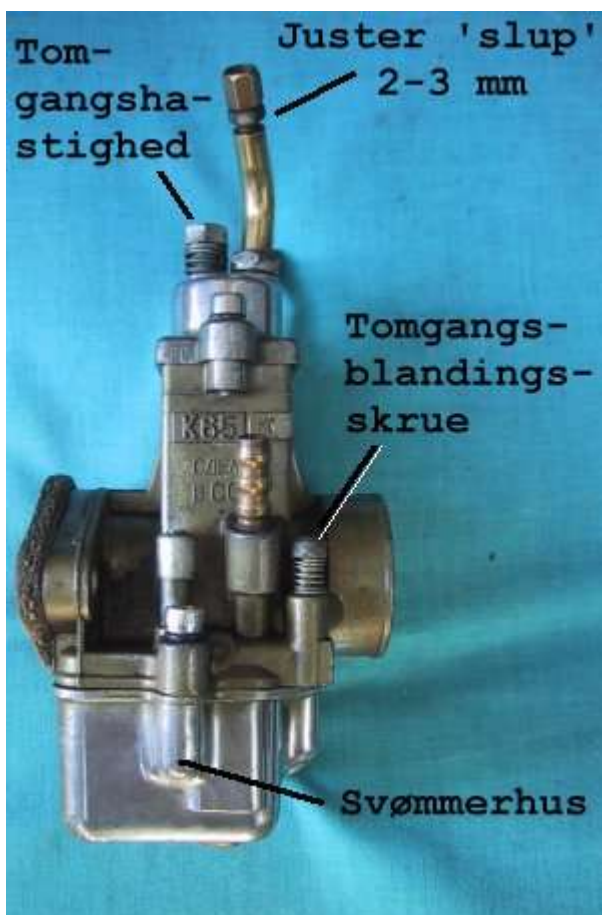
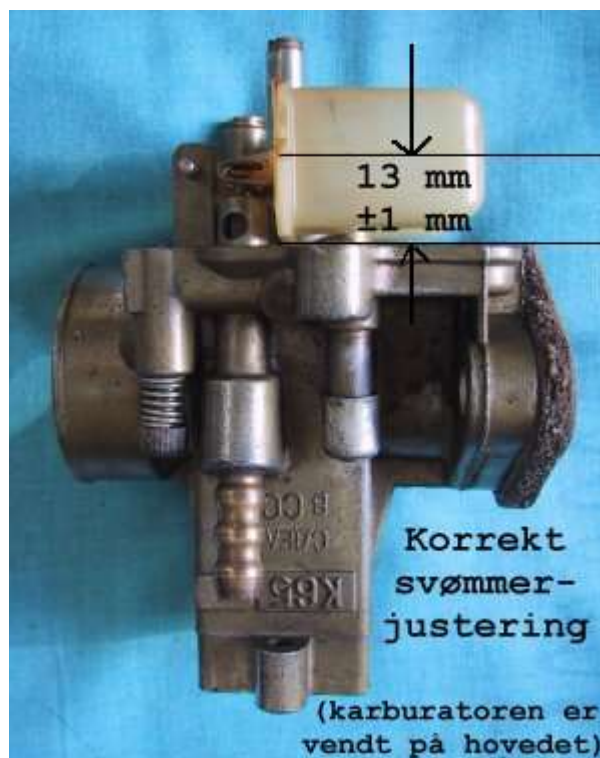
- elektrodeafstanden på tændrørene og knikseren være korrekt justeret
- ligeledes skal ventilerne have det rigtige spillerum

- svømmerniveau'et i begge karburatorer være korrekt

JUSTERING AF SVØMMERNIVEAU'ET

Med for højt niveau i svømmekammeret, stiger brændstofforbruget eller motoren tager ikke gassen tilfredsstillende. Også efter udskiftning af svømmer eller nåleventil er det nødvendigt at stille på svømmerniveau'et.

For at gøre dette, skal svømmerhuset skrues af og karburatoren skal stilles lodret med svømmeren op. I denne stilling skal båndet midt på siden af svømmeren være parallelt med karburators plan og afstanden mellem bånd og karburator skal være 13 mm plus/minus 1 mm. Hvis det er nødvendig, må man rette derpå ved at bøje det blik, der stopper nåleventilen.



TOMGANGJUSTERING

Inden man går i gang med justeringen, skal man sikre sig, at der er et 'slup' på 2 til 3 mm. Hvis det ikke er tilfældes, så løsnes låsemøtrikken og man justerer indtil det passer. Begge kabler skal have samme 'slup'.

Tomgangsjusteringen skal ske på en driftsvarm motor. Hvis en driftsvarm motor går i stå i tomgang, er det et tegn på, at justering er nødvendig.

Juster én karburator ad gangen, idet følgende fremgangsmåde følges:

- drej på skruen øverst på karburatoren til at du har lavest mulige stabile tomgangshastighed
- herefter drejes på skruen, der sidder modsat på karburatoren af chokerens position, indtil at der kommer udsætninger
- drej nu skruen langsomt tilbage til stabil tomgang

Herefter gentages disse punkter indtil den laveste mulige tomgangshastighed er fundt. Gentag proceduren for den anden karburator.

Efter tomgangsjusteringen således er færdig, skal man kontrollere, at den er ens for begge cylindre. Det gøres ved skiftevis at fjerne tændrørshætten fra højre og venstre cylinder.

Lyt efter, om der sker nogen ændring af omdrejningstallet, når man kører på en cylinder. Skulle der ikke være samme hastighed for venstre og højre cylinder, skal man justere på tomgangshastighedsskruen øverst på karburatoren indtil at man har ens hastighed.

For at se, om tomgangen er stabil lukkes hurtigt op og ned med gashåndtaget.

- HVIS maskinen kører stabilt ved lave omdrejninger, men *går i stå, når der åbnes hurtigt for gassen*, SÅ skal tomgangsblendingsskruen have en kvart til en halv omgang (så blandingen bliver federe);
- HVIS maskinen *går i stå, når der lukkes hurtigt for gassen*, skal tomgangsblendingsskruen have en kvart til en halv omgang (for at få en mere mager blanding).



BLANDINGSJUSTERING UNDER DRIFT

En normalt belastet maskine vil under drift være afhængig af nålens position, derfor omfatter karburaturjustering af korrekt placering af nålen.

En ændring af nålens position kan komme på tale som resultat af ændringer i klima, f.eks. når man går fra sommer til vinter; under tilkørsel eller får at få større ydelse på bekostning af økonomien. Justeringen sker ved at flytte nålen, så blandingen enten bliver federe eller mere mager. På K63T svarer en omdrejning til en bevægelse på 0,5 mm [på K65 flyttes nålen i hak].

Efter endt justering skal man huske at spænde låsemøtrikken.

Rigtig justering af karburatoren for hård belastninger kan afprøves ved hurtigt at give gas. Hvis man så hører smæld fra karburatoren, skal blandingen gøres rigere ved at hæve nålen.

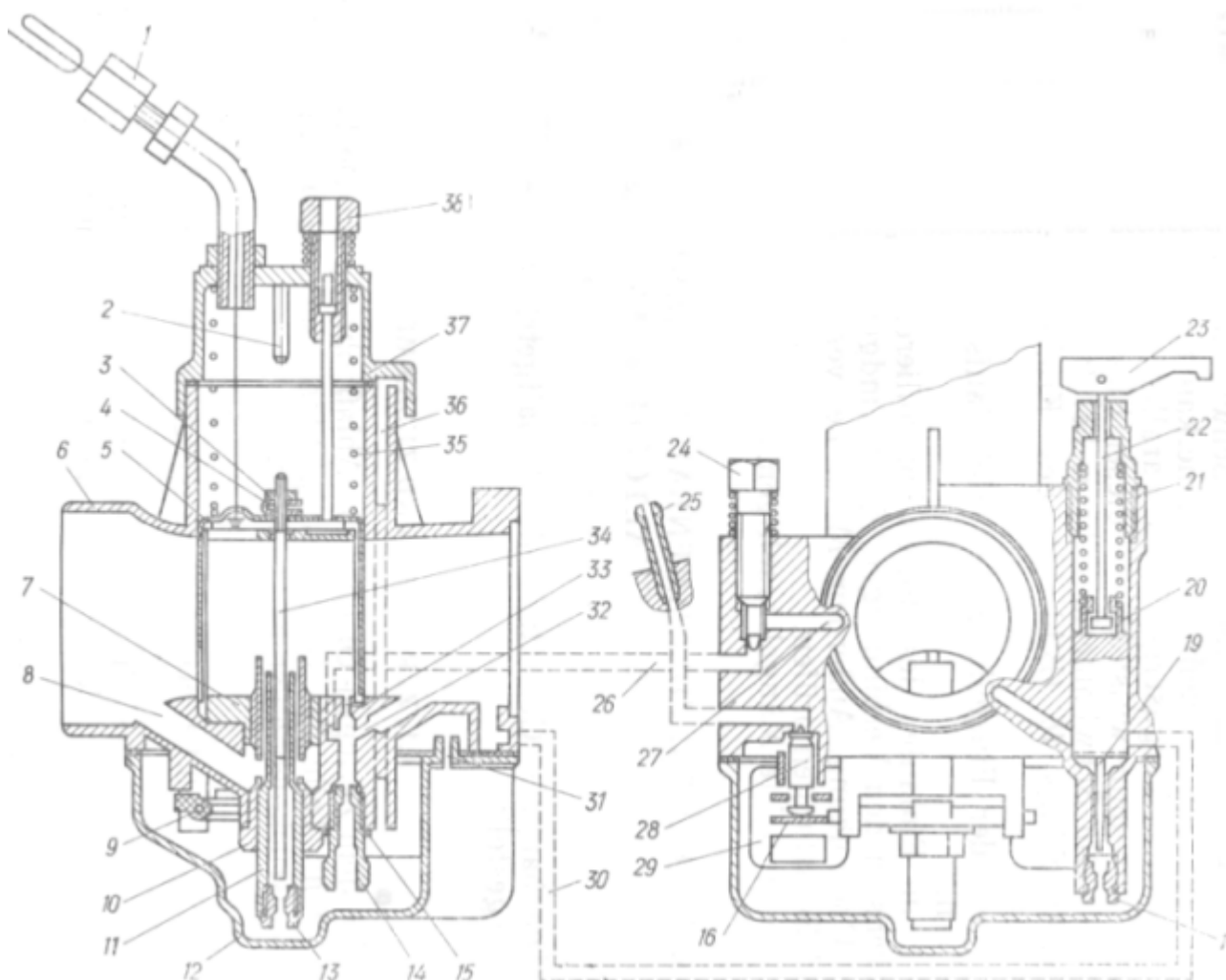
KARBURATORVEDLIGEHOLDELSE

Det anbefales at vaske og trykluftrense karburatoren for 5000 km. Brug ren bensin til at vaske karburatordelene. Efter at de er rensede, blæses karburatoren og den dele med luft for at tørre det hele. Det er ikke acceptabelt at tørre delene af med klude eller tilsvarende. Brug ikke ståltråd for at rense dyser, fordi det kan ændre dysernes diameter - hvad der vil

have uheldig indflydelse på virkemåden.

Hvis motorcyklen skal bruges i længere tid under et varmt klima (ved temperaturer på 35-40 grader C eller mere), *eller* i højder over 2000 meter over havet, tilrådes det at sænke doseringsnålen, og ved drift af motorcyklen under kolde klimatiske betingelser (lufttemperaturer på under minus 15 grader Celcius), skal nålen hæves.

Hvis der løber benzin ud af det lille overløbshul (placeret lige under indsugningen) er et tegn på at nåleventilen ikke lukker korrekt. Så er det nødvendigt at rense nåleventilen, eller at udskifte dens elastiske pakninger eller at fjerne ridser o.lign. fra ventilsædet.



Jeg modtager gerne indlæg til bladet. Send det *enten* som brev til

Erik Petersen, Høgevej 5, Bruunshåb, 8800 Viborg

eller som email til Erik@dnep.dk. HVIS du sender dit indlæg som email, så send det venligst som en ren tekst fil (.TXT) eller eventuelt som en .RTF fil. Jeg har ikke mulighed for at læse alle de forskellige formater, som man ellers bruger. Billeder gerne som .JPG.



Med baggrund af problemer med disse dele, har jeg måttet nærlæse manualen til min Dnepr MT-11. Jeg er sikker på, at der er forskel på de forskellige modeller og fra Ural til Dnepr, men noget skulle alle kunne have fornøjelse af.

Alment

Generator G424 (**Г424**) er en 12 Volt 150 Watt vekselstrømsgenerator. De ældre sideventilerede modeller af Ural og Dnepr bruger en 6 Volts jævnstrømsdynamo.

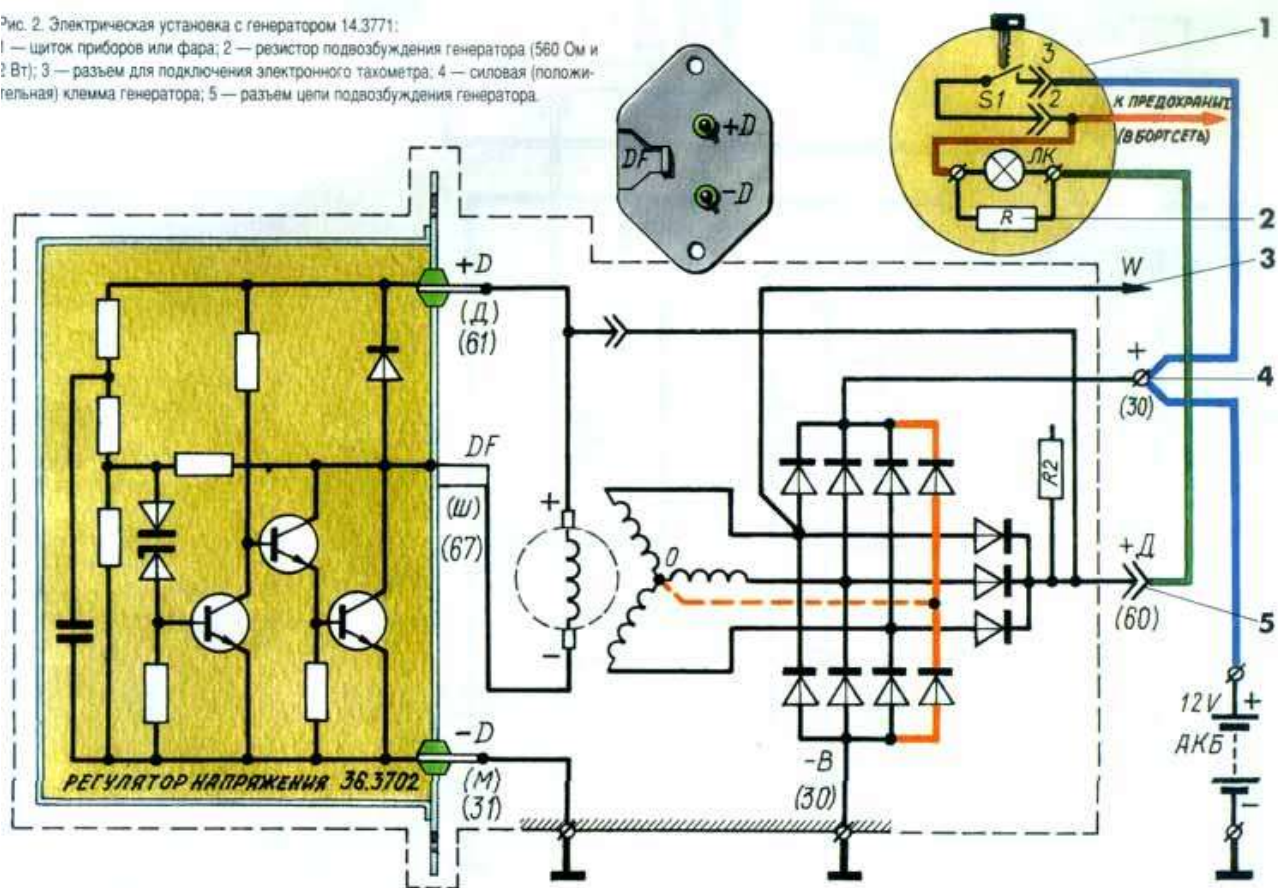
Vekselstrømsgeneratoren består af en elektromagnet, der roterer mellem tre feltviklinger. Når magnetfeltet ændrer sig i feltviklingerne, induceres der en vekselspænding i disse tre viklinger. En spænding, der har er afhængig af magnetfeltets styrke. 6 dioder er indbygget til at ensrette vekselspændingerne.

Den roterende elektromagnet er særlig interessant, fordi uden strøm vil den ikke give noget magnetfelt, og generatoren vil ikke kunne afgive spænding. Ved at regulere strømmen i denne vikling, kan man styre hvor megen elektricitet generator G424 leverer. Spændingsregulatoren har til opgave at styre denne strøm, og spændingsregulatorer kan være elektromekaniske eller elektroniske.

Elektromekaniske regulatorer består af spoler og relækontakter, medens elektroniske regulatorer er opbygget med transistorer. Hvor kontakter enten er åbne eller lukkede, så kan transistorer regulere strømmen trinløst, som nogen vandhane. Elektroniske regulatorer er principielt bedre og mere robuste end elektromekaniske. På næste side følger et billede, der viser den nye type generatorer med indbygget elektronisk regulering, (som kan leveres til Ural motorcykler, men som ser ud til også at kunne fungere på en Dnepr).

Den elektronikkyndige ser hurtigt, at udgangsspændingen på klemme 30 via en zenerdiode

Рис. 2. Электрическая установка с генератором 14.3771:
 1 — щиток приборов или фара; 2 — резистор подвозбуждения генератора (560 Ом и 2 Вт); 3 — разъем для подключения электронного тахометра; 4 — силовая (положительная) клемма генератора; 5 — разъем цепи подвозбуждения генератора.



påvirker basis på en transistor, der fungerer som spændingsforstærker. De to sidste transistorer danner en darlingtonkobling, hvor den roterende spole (mærket med + og -) gennemløbes af kollektorstrømmen. Parallelt med spolen sidder en såkaldt 'svinhjulс diode', der begrænser kollektorspændingen, når strømmen i spolen afbrydes. Er du ikke elektronikmand, er denne forklaring sikkert det rene volapyk.

På min MT-11 sidder en elektronisk spændingsregulator af type 33 .3702, det er en lukket enhed med kun tre terminaler plus stel. De tre forbindelser er mærket:

- Ш der forbindes med elektromagneten. Jeg gætter på, at Ш står for ШУНТ (shunt)
- ЛК (LK) betyder vel noget i retning af "lampa kontrol" eller på dansk "LadeKontrollampe"
- + har via tændingskontakten fat i akkumulatorens pluspol

Generatoren har ud over stel tre forbindelser:

- Ш der har fat i den roterende elektromagnet
- + har direkte fat i akkumulatorens pluspol



- ~ benyttes ikke

Test med standset motor

1. Ladelampen *skal* lyse, når tændingen er slået til.
2. Hvis dette IKKE er tilfældet, så kontroller:
 - forbindelsen fra batteriets pluspol til regulatoren
 - om regulatoren har en ordentlig stelforbindelse
 - om der faktisk er 12 Volt på regulatorens + klemme
3. Hvis alt dette er i orden, så undersøg forbindelsen fra **JK** til kontrollampen. Du kan løsne **JK**-ledningen på regulatoren og lave din egen direkte forbindelse fra + til lampen ELLER sætte en prøvelampe på fra **JK**-klemmen på regulatoren og til stel.
Du kan kontrollere akkumulatorens stelforbindelse (minus til stel) således:
 - *enten* kan du følge en ledning fra *hovedafbryderen* til stel
 - *eller* du kan forbinde en prøvelampe fra akkumulatorens pluspol til stel. Den skal så kunne lyse, hvis minus er lagt ordentligt til stel.

Test, hvor motoren skal køre

1. Ladekontrollampen *skal slukke*, når motoren er i gang
2. Sker dette *ikke*, så lave disse undersøgelser, hvor du
 - lader motoren køre:
 - har tændt for det lange lys og
 - slukket hovedafbryderen i akkumulatorens stelforbindelse:
 - *hvis* generator og regulator er i orden, så vil motoren køre videre og lysstyrken i forlampen vil kun ændres ubetydeligt
 - *fejlen* kan så være en defekt pære i ladelampen, i forbindelsen til denne eller forbindelsen til akkumulatoren.
3. *Standser motoren ved frakobling af akkumulatoren*, så kontroller, om der løber strøm i generatorens feltspole således:
 - sluk for tændingen
 - skru ledningen på regulatorens **III**-terminal fri, og lad den kortvarigt berøre regulatorens +. Nu skal der springe en gnis mellem ledningens frie ende og +
Gnister det ikke, skyldes det enten en svigtende forbindelse fra **III** til generatoren *eller* en defekt generator.

Generatorafprøvning

Hvis du fuldstændigt frakobler generatoren, kan man ved hjælp af prøvelampe og akkumulator undersøge generatoren og lokalisere fejl til feltvikling eller dioder. Det må imidlertid ske i næste nummer, p.g.a. pladsmangel her i bladet.

3. RUSSERTRÆFF I VAMDRUP

Fredag 22. til søndag 23. august 2003

Til Træffet i Vamdrup på Tøndervej 30 møder typisk nogle tyskere op, som vi har en rigtigt godt forhold til. De første kan ankomme allerede fra middagstid om fredagen, så du kan allerede ankomme på det tidspunkt. Du kan naturligvis også komme senere om fredagen, eller om lørdagen, om du vil.

Tre af tyskerne har på 3 år kørt tilsammen 153.000 km på deres russiske motorcykler. Inklusive Primus-træffet i Nordnorge!

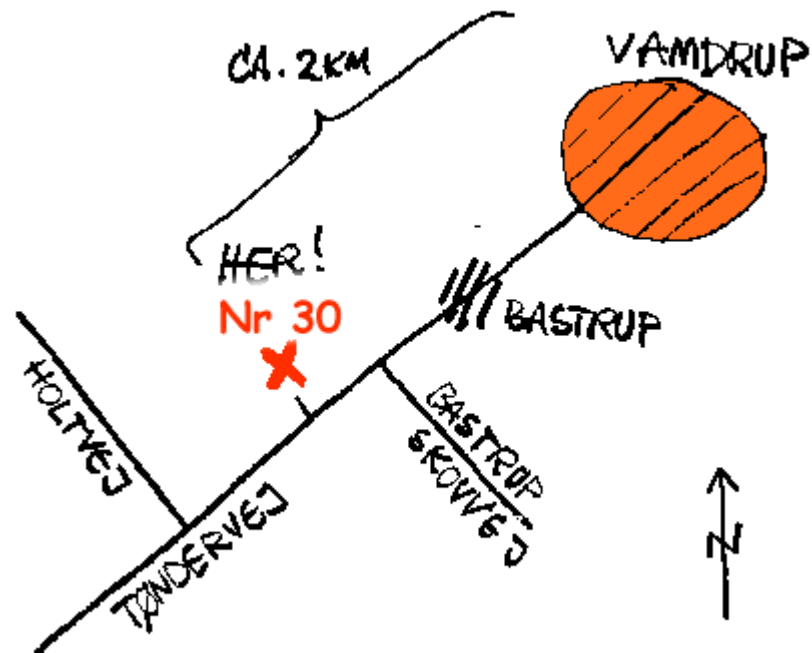
Du kan overnatte i medbragt telt, eller i et telt på stedet. Om lørdagen vil der være en fælles køretur. Øl og mad kan købes på stedet til meget rimelige priser.

Adgang 20 kr per køretøj. Claus Dal vil være taknemmelig, hvis du på forhånd kan fortælle, at du kommer - så er hans arbejde som arrangør meget lettere. Ring derfor til Claus Dal på telefon 7557-3109 og tilmeld dig.





De to sidste års træf var gode, men fremmødet kunne godt have været bedre. Måske fordi nogle medlemmer ikke var sikre på hvordan, man fandt frem til stedet. Derfor har jeg for god ordens skyld også en kortskitse med vejnavne, som du kan studere.





Lomografi

Er man "russer" eller ikke? Da jeg ved et tilfælde faldt over lomografien og det russiske Lomo-kamera, blev jeg så begejstret, at jeg strax bestilte ét hjem og samtidigt opnåede livslangs medlemskab af det Internationale lomografiske Selskab. Artiklen her er rent tyveri af den tekst, jeg fandt på hjemmesiden <http://www.lomo.sleiborg.dk/>

Et Lomo kamera er det logiske apparat for enhver Ural- og Dnepr-entusiast. Apparatet er billigt, robust og diskret. Lomografi-filosofien med at bruge billigst mulige film og fremkaldelse betyder, at man tager chancen og 'skyder' løst. Det giver iblandt overraskende gode fotos.

Lomograf

Det som hovedsageligt adskiller en lomograf fra en helt almindelig fotograf er opmærksomhed. Du mærker knapt nok, at du bliver lomograferet. Det sker naturligt og smertefrit – uden fagter, tilråb og sviende flashlys.

En lomograf kontrollerer ganske enkelt ikke så meget. Teknisk færdighed og detaljer står tilbage for nærhed, hurtighed og intuition.

Lomografer kontrollerer definitivt ikke lyset. De hader flash. Det forhåndenværende lys anvendes – selv stearinlysbelysning. Lomo'en har sin største styrke under vanskelige lysforhold.

En ægte lomograf kigger heller ikke i søgeren. At fokusere anses af mange lomografer for at være et leninistisk påfund. Derfor skyder lomografen fra hoften.

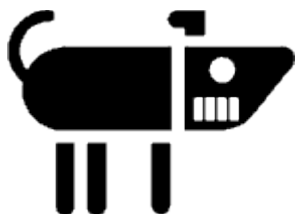
Og lomografer er skydeglade. En af grundreglerne i den lomografiske filosofi er, at anvende



så billig film og fremkaldelse som muligt. Derfor behøver lomografen ikke at spare på billederne.

Det vigtigste af alt – lomografen tænker ikke. En lomograf stoler på sine fornemmelser. Og Lomo'en oversætter dem til et billede – et lomografi.

Lomohistorie

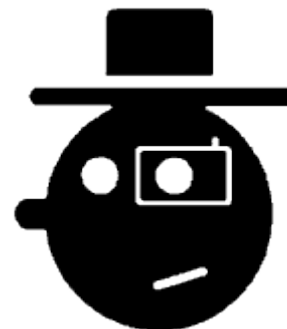


medlemmer.

1992. De første lomografer ses på Wiens gader og stræder og organiserer sig i Lomografisk Selskab. Det første lomogalleri åbner og får navnet the Lomo Depot. Den første Lomo Happening arrangeres i Wien. Den får 400 besøgende og nu tager udviklingen fart. Tyve Lomografer udstiller 4.111 lomografier under navnet Light & Cross. Ved årets afslutning har Lomografisk Selskab 300

1993. Flere lomografer udstiller på the Lomo Depot. Den anden Happening arrangeres og den får 1.000 besøgende. En stor technofest med lomografisk lysbilledshow finder sted under navnet Lomo Slide Dance. Ved årets afslutning har Lomografisk Selskab 650 medlemmer.

1994. Det virtuelle Lomo galleri åbnes – en slags elektronisk postkasse på Internet. Lomografier udstilles på flere anerkendte fotogallerier over hele verden. Den tredje Lomografiske Happening finder sted – 12.000 lomografier fra New York udstilles i Moskva og vise versa. Ved årets afslutning har Lomografisk Selskab 1000 medlemmer.



1995. Lomo fabrikken genoptager produktionen af kompaktmodellen på Lomografisk Selskabs opfordring. Lomografiske ambassader skyder op flere steder i Europa. Flere udstillinger og fester finder sted på Massesplast i Wien. Internetsiden får en reel ansigtsløftning hvilket bliver det store gennembrud for lomografiens udbredelse. Ved årets afslutning har Lomografisk Selskab 10.000 medlemmer.

Lomografi

Lomografiet minder, ved første øjekast, lidt om et godt gammeldags fotografi, men det er faktisk noget andet, noget helt anderledes for masser af mennesker der bruger en Lomo

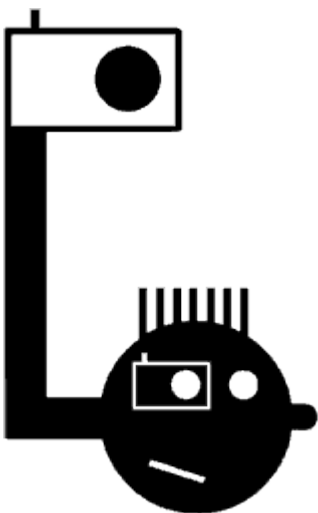
Lomografiet byder på kompromisløse og ubarmhjertige øjebliksbilleder fra en vanvittig hverdag, taget af lomografer, med deres Lomo'er. Lomografiet tages fra hoften, over hovedet, mellem benene, fra gulvet, på hovedet, med ryggen til, etc... selv om det regnes for en uskik, bruger lomografen måske endog søgeren for at tage et lomografi, fra tid til anden

Lomografi fører en sand strøm af billeder med sig: Over hele verden tages der millioner af

lomografier, der samles, gemmes, arkiveres. De skifter hænder og bliver vist frem. De hænges op sammen med tusinder af andre lomografier og bliver udstillet. Favorit lomografierne sendes til Lomografisk Selskab og indgår i store udstillinger, konkurrencer, Lomo brochurer, Lomo bøger, Lomo film, etc.!

Lomografi er en holdning til tilværelsen – du forholder dig til andre mennesker og den situation de befinder sig i, når du stikker en Lomo op i ansigtet på dem og klikker løs.

Lomoregler

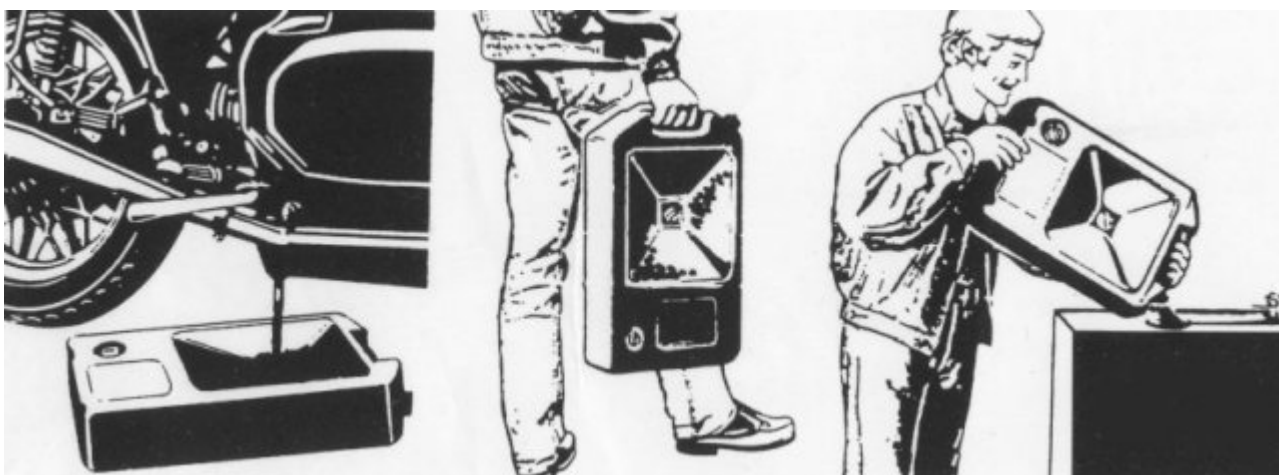


- 1 Tag din Lomo med dig overalt
- 2 Brug den på alle tidspunkter – dag & nat
- 3 Lomografi trænger ikke ind i dit liv, men er en del af det
- 4 Gå så tæt på motivet som muligt
- 5 Tænk ikke
- 6 Vær hurtig
- 7 Du behøver ikke på forhånd at vide hvad du har fået på filmen
- 8 Du behøver heller ikke at vide det bagefter
- 9 Skyd fra hoften
- 10 Blæs på reglerne

Kim Sleiborg

Efterord: Ja, jeg ved godt at med de lave priser, som digitale kameraer er kommet ned i, så kan man da sagtens følge 'de lomografiske regler' med et elektronisk kamera, men fakta er, at halvdelen af klubbens medlemmer gider slet ikke at have en computer, og at et traditionelt kamera vel også passer bedre til motorcyklernes teknologi.

Erik P.



Denne spildoliedunk købte jeg ved Harald Nyborg. Den er både tragt, når du tømmer olien ud, og midlertidig opbevaring af spildolien til du kan slippe af med den. Ganske smart.



Her følger tre emails til redaktionen fra Jørgen 'Antikrist' Hansen

Lørdag, 26. juli 2003 klokken 23:20

Her er vist et emne til en artikel i vores blad om hvad en mand skal i gennem for at have en Dnepr.

Peter Sander fra Græsted, står på pæl for at tjene penge til nye udstødninger på sin 'kloning' her ved en havnefest i Gilleleje. Førstepremien er på 35.000 kroner, andenpræmien er 10.000 kr og trediepræmien på 5,00 kr! Som en mand af vores klub satser han stort og kun på en førstepræmie. Som klubbens udsatte medarbejder kan jeg oplyse, at han p.t. har været stådreng i 44 timer.

Det oplyses, at det ikke er første gang, han laver denne præstation. Sidste år rev han 20.000 kr hjem. For en mindre del af denne sum erhvervede han kloningen, der nu trænger til et par udstødningspotter. Om hvor resten af beløbet er havnet kan man kun gisne, men der ventes familieførøgelse (her formandens ord for en fremragende sædkvalitet blandt dette aristokratiske og selvudslettende folkefærd, der behersker jernet fra øst). Mere i morgen om Peter Sander holder skansen.

Hilsen Antikrist

Søndag, 27. juli 2003 klokken 00:52

Ja vi i det nordøstlige hjørne af Danmark kan være stolte af Stådrengen. Her ved midnat, hvor havnefesten i Gilleleje er på det højeste og alle med få undtagelser kaster sig ud i det vildt syndige liv med megen druk og vildskab, står Peter stadig på sin lille afmærkede flade på ca. 30 x 30 cm. De store udskejelser bliver det ikke til for ham, blot et lille vrik med en knæskal, så er festen forbi. Men som et værdigt medlem af klubben står han bare der upåvirket af fristende tilbud fra unge forførende kvinder, thi han ved at bare et lille fejltrin er nok til en tur i baljen, (Det hævdes af fortrolig kilde, at hans forlovede holder vagt, så ulykken kan få uforudsigelige konsekvenser i mere end en forstand.)

Måtte han holde natten ud og ikke falde.

Hilsen Antikrist

Søndag, 27. juli 2003 klokken 16:19

Så faldt dommen, Peter er et ægte medlem af den lille gruppe mennesker, der tilhøre Foreningen D.U.M. Efter 60 timer og 45 minutter var hans modstandere segnet. Selv den bestridte tidligere mester, en koreansk grønlander, der behersker meditationen, og et par tvillinger der blev båret grædende væk af deres moder. Alle måtte lade pladsen for den nye stormester, hvis eneste kommentar, da han værdigt forlod de 30x30 cm var: "Så vil jeg have et par nye udstødninger til Kloningen."

Hilsen Antikrist

PS: Peter vandt ikke blot de 35.000 kroner, men er hermed også verdensmester i at stå på pæle. Du kan læse om arrangementet på www.havnefest.com Toiletbesøg ikke muligt, kun at lade vandet fra pælen. Det var kun tilladt at bukke eller gå på hug i kort tid.



Eneste moms-registrerede importør af reservedele og brugte Ural & Dnepr i Danmark er Flemming Jensen, der på Forsomhovej 1, 6870 Ølgod har **Vestjysk Ural Import**

Telefon 7524-6592 Mobil 2143-2730 hjemmeside www.ural.dk email: IMZ-Ural@mail.tele.dk

Jan Tångberg skriver: "Jeg har en fabriksny 6 V **Ural motor fra 70'erne** til salg til 2750.- kr. Ring på telefon 24827057 eller email til: tangberg@danbbs.dk"

Izh Jupiter, årg. 1974 med personsidevogn. Grøn, i rimelig stand, men bør dog renoveres. Russisk registreringsattest samt told- og momskvitteringer haves. Sælges kun på grund af manglende tid. Kr. 4.000,-. Henvendelse til: Cykelsmeden i Årslev, B. Nielsen, Overvejen 43, 5792 Årslev Tlf.: 65 99 17 28

Bjarne Sørensen, Elkjærvej 5, 9370 Sulsted har forelsket sig i en ny MC. Derfor er han villig til at sælge sin **125 cc Jawa fra 1964**, som han så grundigt beskrev i sidste nummer. Bjarne vil forlange det han selv har givet: 4000 kr. Tlf: 9826-0606

Niels Ole Hald i Blommenslyst, Fyn (ikke klubmedlem) har **en 650 cc Dnepr-motor til salg** for 2000 kroner. Der er tale om en fungerende motor, med kun 9.000 km på bagen. Ring på 6476-2775 og hør nærmere.

Ural med sidevogn. Årgang 1989. Sort blank. Fuldstændig nyrenoveret. Alle sliddele skiftet ud, nylakeret, nyt el-anlæg. Kører perfekt. Pris 23.000,- kr. Kontakt Lydia eller Andreas på tlf. 2858-4539/2818-4189 eller E-mail: lydiaairving@tdcadsl.dk Der i øvrigt skriver:

"Noget som vi er begyndt med, er at sælge skrædersyede motorcykler efter kundens bestilling. Kunden kan selv kan bestemme model, farve, stil, tilbehør osv. Vores polske kontaktperson har endelig fået internet, så der er nu mulighed for, at en kunde kan følge med i tilblivelsen af hans motorcykel via billeder og på denne måde også være i en position til at kunne se, om der er noget han skal have ændret."

Jan Buchwald 5886-9363 sælger **elektroniske laderelær 6V, 80 Watt**, der giver en mere sikker ladning og lader ved lavere omdrejninger. De er indstøbt i polyester og har ingen mekaniske kontakter, der bliver snavsede. De er tilmed lette at montere og kan normalt indbygges i den originale kasse. Prisen er indtil videre kr. 400,- + forsendelse(i reglen kr. 15,-). Han sælger også halogenpærer til 6 Volt 10 Watt til 60 kr + forsendelse

Finn Olesen har lavet en samlet udgave af **nummer 1-7 af vores klubblad**, som han vil sælge for 100 kroner. Finn har telefon 7595-4648 email: Finn-Katja@mail.tele.dk

Kim Rasmussen i Vig har **den engelske reparationhåndbog til en Dnepr MT-16**, til salg for 100 kroner. Selv om du ikke har lige netop en MT-16,

så er der så mange gode og nyttige oplysninger i bogen, at de 100 kroner er en bagatel. Ring direkte til Kim på dette (mobil) telefonnummer: 2728-0560.

Bor du i nærheden af Møn, så er Bo Mazanti klar på **Højlunds Auto-og MC** parat til at reparere din russer. Det er Grønsundvej 284, Stege. Telefon 5589-7582



The Moscow Times.com

Det er længe siden, at vi har haft noget fra Moskva. Her følger nogle små klip.

Russerne drikker cirka **15 liter ren alkohol** per person sidste år. Et af verdens højeste forbrug af alkohol. Nogle anslår, at hver syvende russer er alholiseret, siger eksperter.

En mands forventede levetid er faldet til **mindre end 59 år** siden Sovjetunionens kollaps i 1991. I et land, hvor stofmisbrug var nærmest ukendt i sovjettiden, har man nu **3 millioner stofmisbrugere** - omkring 2% af befolkningen.

--

Bilfabrikken AvtoVAZ at de alligevel ikke vil stoppe produktionen af **deres populære Niva 4x4**, men i stedet lade produktionen udfase i løbet af de næste få år. Det var overvældende støtte fra kunderne, der fik AvtoVAZ til at udfase Niva'en til fordel for den nye Chevy Niva, der laves i en joint venture sammen med det amerikanske firma General Motors Corp.

--

Tjetjenernes modstand er ikke og har aldrig være en al-Qaida import. Et faktum, som Kreml har svært ved at fatte. Fakta er, at den officelle tjetjenske leder president Aslan Maskhadov i marts erklærede, at han fuldt ud støttede den amerikanske invasion i Iraq.

Modstanden mod russerne har stadig betydelig støtte blandt tjetjenerne. Den **russiske besættelsesstyrke på mere end 80.000 mand** med opbakning af en 10.000 mand tjetjensk millits er ude af stand til at stoppe oprørernes organisation.

--

Hver dag bliver 36.000 russiske kvinder pryglet af deres partnere, siger en NGO-organisation, der ønsker at politiet behandler vold i hjemmet som en forbrydelse.

"Antallet af kvinder i den Russiske Føderation, der hvert år dræbes af deres egne mænd eller samleverer, svarer nogentunde til antallet af soldater, der er døde i i Sovjetunionens 10-års krig i Afghanistan"

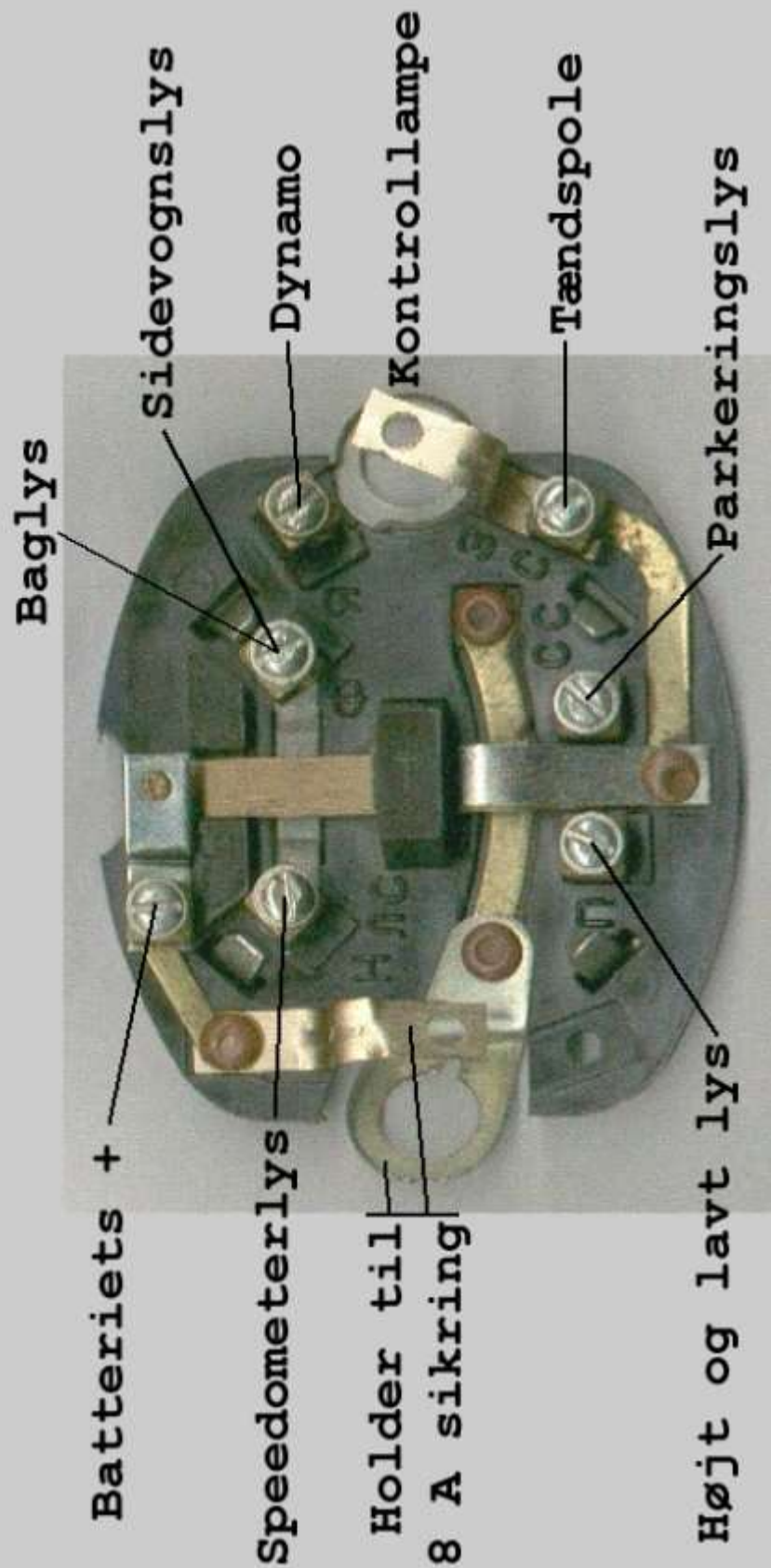
--

Hver måned genbruges op mod 20 ton mobiltelefoner alene i Moskva.

--

KIEV -- Ukraines parlament, Rada'en følger nu russerne og indfører en ren 13% indkomstsskat i forsøg på at skabe en velstående middelklasse og at rette lidt op på landets elendige økonomi. Den **gennemsnitlige månedsløn i Ukraine er 71\$** (knap 500 kr)!

TÆNDINGSLÅS URAL M72



Edmund Andersen