

# SKMF var först i världen att ta del av nya Leica Viva

Niklas Näsén, [niklas.nasen@skmf.nu](mailto:niklas.nasen@skmf.nu)

Resan till InterGeo 2009 i Karlsruhe startade redan i Zurich, Schweiz. Dels med att se några av Trimbles 70 stycken fast monterade S8:or runt järnvägsstationen<sup>1)</sup> i Zurich samt besöket på Leica fabrik i Heerbrugg. Att Heerbrugg är Leica-land fick vi klart för oss direkt då vi klev av tåget. Vi var lite osäkra på vart vi skulle då vi kom fram till Heerbrugg och frågade då första bästa person som med ett brett leende förklarade för oss hur vi skulle hitta rätt. När vi väl var framme mötte oss en stor fasadmålning med en historisk bild över ett arbetslag som höll på med en avvägning. Utanför byggnaderna såg vi avvägningstänger och prismor sticka upp lite här och där. Att något stort skulle hända denna dag skvallrade redan vårt mottagande om. På flera stora välkomstskyltar runt om i fabriken ståtade Willkommen SKMF med våra namn.



Vårt besök bestod av fyra olika delar. Först en företagspresentation av Hexagon och Leica. Sen presentation av Leica Viva, där SKMF var först i världen att få bekanta sig med Leicas nya instrumentserie Leica Viva (som hade sin officiella introduktion under InterGeo dagen efter). Efter det fick vi titta i Leicas utställning där gammal och ny teknik förenats och sist men inte minst ett besök i själva produktionslokalerna där Leicas totalstationer skruvas ihop för hand. Visningen av fabriken var mycket intressant och framför allt att få följa alla tester som görs för varje instrument innan det går ut till försäljning, allt från skaktester till manuella tester. Den tuffaste testen, ur en mätningingenjörers perspektiv, är den stora testcylindern där varje instrument testas live i flera olika steg. Först +20 grader, sen vidare till +50 varefter ner till -20 för att slutligen avslutas med +20 grader. Att testerna i +20 grader var det mätningingenjören längtade till var nog inte så svårt att förstå. Kan inte vara kul och lätt att göra dessa precisionstester i +50 grader eller -20 grader.



## Fakta om nya Leica Viva

Den stora nyheten med Leica Viva är den nya mjukvaran. Kontrollenheterna har också nytt interface och helt ny grafik. De klassiska Leicasymbolerna är nu nedbantade till att bara vara 4 stycken och F-tangenterna helt borta i den mindre kontrollenheten. På GPS-sidan klarar nya Viva alla de kommande satelliterna och programvaran för fixlösning har blivit snabbare. Man kan också nu lagra direkt i det standardiserade Rinex-formatet. Nya Viva "Allt på stängen" känns dock lite för tung fast den är marknadens lättaste, men det är kanske inte så konstigt då allt finns inbyggt, inkl radioantennen (Leica Intenna-teknologin). Kontrollenheterna har också fått många andra som jag tror populära nyheter. Förutom ny design och mer stöt- och vattentålig har den ett eget internminne men data kan också lagras på USB-sticka samt SD- eller CF-kort. Och att kunna fotografera, tack vare den inbyggda kameran, med sin kontrollenhet tror jag aldrig kommer att bli fel.

<sup>1)</sup> Zurich Hauptbahnhof kontrollmäts varje halvtimme med 70 fast monterade Trimble S8

När vi kommer till Zurich Hauptbahnhof berättar Christer lite försynt för oss andra att det ska visst finnas ett stort antal Trimble S8 fast monterade runt järnvägsstationen. Självlärt startar vår nyfikenhet och vi börjar leta Trimble instrument. Vi hittar snabbt den första totalstationen inne i den anrika stationsbyggnaden. Senare hittar vi ytterligare totalstationer och prismor på byggnader runt om stationsbyggnaden.



## Lite fakta:

Zurich Hauptbahnhof byggs om för att klara en tätare tågtrafik till och från världens ekonomiska centrum. Bl.a. byggs en 9.6 km lång tunnel som går under Zurich gamla stadsdelar med mycket värdefull arkitektur. För att säkerställa att de gamla byggnaderna inte får sättningar har 70 stycken Trimble S8 totalstationer monteras fast utefter den tilltänkta tunneln. Dessa totalstationer har sedan september 2007 varje halvtimme automatiskt rapporterat mätvärden till tunnelbyggets kontrollstation dygnet runt, år efter år. I systemet finns automatiska larmfunktioner inbyggda som vid för stora avvikelser automatiskt skickar ut varningar till tre oberoende kontrollpositioner för bygget. 2013 kommer de första tågen att kunna trafikera tunneln men mätningarna beräknas fortsätta minst några år till för att se så inte de gamla byggnaderna far illa.