



ARET VIDEO AND AUDIO ENGINEERING

ECCELLENZE MADE IN ITALY

Come la ARET Video and Audio Engineering di Zibido San Giacomo (Milano) realizza studi televisivi mobili hi-tech su mezzi IVECO di ogni taglia, dai Daily agli Eurocargo fino agli IVECO S-WAY da 26 tonnellate

di Giorgio Garrone

Il Made in Italy non ha eguali al mondo e sa imporsi in ogni continente per la qualità dei prodotti e i loro contenuti tecnologici. È il caso degli studi televisivi su ruote della ARET Video and Audio Engineering di Zibido San Giacomo in provincia di Milano, realizzati su mezzi del Brand di tutte le taglie, dai Daily agli Eurocargo, fino agli IVECO S-WAY a tre assi di 26 tonnellate. La ARET, nata nel 1976 per iniziativa di Angelo Asti, padre dell'attuale CEO Umberto Asti, è un integratore di sistemi di fama mondiale, specializzata nella progettazione meccanica, elettrica, nella fornitura di apparati audio-video e nella costruzione completa di carrozzerie per OB Van (Outside Broadcast Van) di piccole, medie e grandi dimensioni. Si tratta di centri mobili di produzione televisiva, allestiti su furgoni o autocarri, utilizzati per la copertura media di eventi live

sportivi e non in tutto il mondo. A ciò si aggiungono i DSNV Van (Digital Satellite News Gathering), che servono sia come studi di regia mobili, sia per la trasmissione via satellite delle informazioni e dei video raccolti. La più recente commessa affidata alla ARET riguarda sette centri di produzione su ruote, quattro su base IVECO S-WAY a tre assi con motorizzazione Cursor 11 da 480 CV, e tre su telaio Eurocargo da 18 tonnellate. Queste realizzazioni, che rappresentano lo stato dell'arte nel settore del broadcast, consentiranno produzioni in altissima risoluzione (4K), sfruttando l'interfaccia video 12G SDI. La fornitura dei mezzi è stata curata dalla concessionaria IVECO di riferimento, la Milano Industrial, con la quale la ARET ha iniziato un rapporto di collaborazione una decina d'anni fa.

DALL'IDEA ALLA PROGETTAZIONE, FINO AL PRODOTTO FINITO

"Le nostre carrozzerie, soprattutto quelle di grandi dimensioni, – spiega Umberto Asti, CEO della ARET – sono molto complesse. La prima complessità è di natura meccanica, poiché sono presenti più espansioni laterali. In fase di progettazione bisogna, quindi, calcolare con cura le sollecitazioni e le deformazioni a flessione. Inoltre, le espansioni devono assicurare la perfetta compenetrazione di tutti gli elementi e delle apparecchiature presenti. Gli studi mobili, poi, hanno un consumo elettrico importante, che tocca anche 30-40 o addirittura i 50 kVA (chilovolt Ampere). All'interno, c'è un'enorme dissipazione di calore, dovuta agli apparati in esercizio, ma anche l'ambiente esterno è challenging. In Medio Oriente, per esempio, si raggiungono temperature di 50° C all'ombra, che richiedono un adeguato sistema di climatizzazione pur mantenendo pareti sottili – le nostre sono in composito, quindi coniugano leggerezza e robustezza strutturale – in grado, però, di garantire il massimo isolamento termico possibile".

REGIA VIDEO, AUDIO, CONTROLLO RALLENTY E MOLTO ALTRO

Quali apparecchiature si trovano a bordo di un OB Van di grandi dimensioni? *"Gli studi mobili sono dei centri di produzione veri e propri. Servono per coprire eventi live importanti. Hanno regie video, regie audio per la purezza del suono, una zona di controllo dei rallenty e un'area tecnica per gli ingegneri che fanno funzionare il tutto. In condizioni operative, all'interno lavorano anche una trentina di addetti. E, spesso, ci sono ospiti nel caso di eventi internazionali. Il nostro scopo è di costruire una macchina perfetta, dal punto di vista meccanico ed elettronico. Poiché si tratta di eventi dal vivo, occorre assicurare a tutti i costi il buon funzionamento dello studio. In quest'ottica, tutti i sistemi elettronici sono ridondati, ma lo sono*

anche i sistemi idraulici, quelli di alimentazione e l'impianto di climatizzazione. Insomma, è come essere a bordo di un aeroplano. Per dare un'idea della complessità della realizzazione bastano alcuni numeri. La costruzione di uno studio mobile su un trailer può richiedere anche 8 o 10 mesi di lavoro. All'interno della carrozzeria ci sono circa 20 km di cavo video, altrettanti di cavo audio, 10 km di conduttori LAN per la trasmissione dati in rete locale, e una decina di chilometri di cavi speciali". Perché ha scelto i mezzi di IVECO per la realizzazione degli studi mobili? *"Sono veicoli ben costruiti, robusti, piacevoli anche dal punto di vista estetico, e sono italiani. Sono camion che ci permettono di eseguire interventi meccanici senza problemi. La Casa madre ci supporta a livello internazionale con la fornitura di mezzi con specifiche di prodotto adatte ai mercati di destinazione. Da parte nostra abbiamo constatato che gli acquirenti stranieri apprezzano il prodotto Made in Italy, segno che IVECO ha fatto un ottimo lavoro per garantire l'assistenza tecnica in tutte le aree geografiche del mondo. È un aspetto per noi molto importante, poiché le nostre realizzazioni vanno in Africa, Medio Oriente, Sud Est asiatico, oltre che in Europa. Per esempio, abbiamo consegnato un Daily e due Eurocargo allestiti a uno studio televisivo alle Mauritius, in occasione dei Giochi delle Isole dell'Oceano Indiano. Stiamo lavorando a un Daily OB Van per il Qatar e a un altro in configurazione 4x4 destinato al Botswana, tanto per citare alcuni paesi di destinazione".* I progetti per il futuro sono tanti *"a cominciare dall'ampliamento della nostra carrozzeria interna, che ci ha permesso di integrare tutti i componenti e i sistemi a bordo dei veicoli. Stiamo lavorando a un'espansione particolare per i semirimorchi, chiamata box-over-box, che consente un allargamento fino a 2 metri del corpo carrozzeria, anziché i tradizionali 1,2 metri. Tutto ciò è stato reso possibile dal know-how acquisito negli anni".*

"Abbiamo scelto i veicoli di IVECO, poiché sono ben costruiti, robusti, piacevoli anche dal punto di vista estetico, inoltre sono italiani"

