

## PageNet – Chi siamo, il nostro lavoro

PageNet srl nasce nel 2011 per affrontare le esigenze legate alla trasformazione dei materiali cartacei in asset digitali.

Il nostro modello di business è duplice ed è legato sia alla vendita di **scanner specializzati** (siamo distributori per l'Italia di Atiz e Czur), sia all'offerta di **servizi di digitalizzazione** professionali:

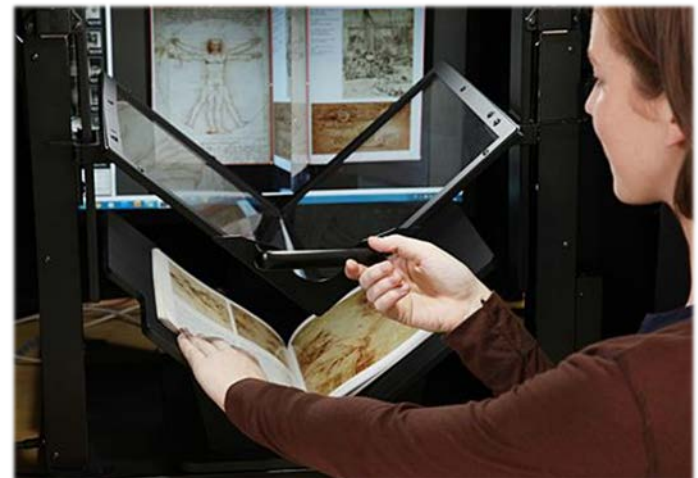
**A.** Scanner specializzati

**ATIZ**

**CELAR**

**CZUR**

**B.** Servizi digitalizzazione



## Reputation: i nostri clienti

Pur essendo una realtà ancora giovane, PageNet è stata scelta da prestigiosi enti e società come *partner* per i servizi di digitalizzazione. Questi alcuni esempi (referenze dettagliate a richiesta).

### Università e istituti di ricerca



### Società ed enti privati

Fondazione Prada



# La digitalizzazione dei fondi cartacei

## Caratteristiche soluzione PageNet

- ❑ Garanzia dell'integrità degli originali.
- ❑ Allestimento laboratorio presso il committente.
- ❑ Diverse tipologie di output (formati, risoluzione...)
- ❑ Realizzazione di copia digitale di conservazione ad alta risoluzione di tutto il lavoro svolto.
- ❑ Tempistiche concordate e garantite.

# Macchine dedicate a seconda dell'originale

Uno dei nostri punti di forza è la capacità di selezionare gli *scanner* specializzati più adatti secondo le tipologie del materiale da digitalizzare.



## ATIZ BookDrive

Libri e materiali rilegati fino al formato A2 doppio. Massima qualità, velocità, integrità dell'originale.



## CZUR scanner

Fogli sciolti (non gestibili in automatico), piccoli libri. Scanner planetario, rapido e flessibile.



## ELARSCAN

Scanner professionali versatili e potenti per archivi e biblioteche.



## Scanner tradizionali

Diapositive, negativi, trasparenti. Altissima risoluzione.

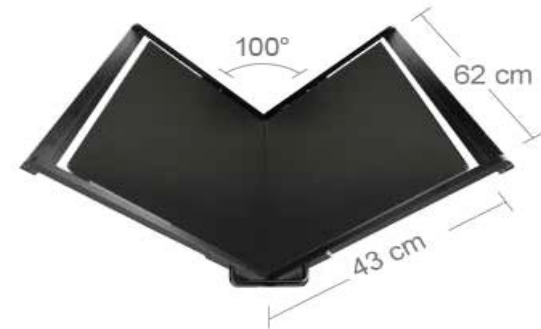
## Scanner ATIZ & ELAR

Gli scanner ATIZ utilizzano i migliori sensori ottici in circolazione grazie all'uso di fotocamere

**Canon**



**ATIZ**



Max scanning area: 43 x 62 cm (16.9 x 24.4 inches)  
Max book thickness: 15 cm (5.9 inches)

Grande facilità d'uso e sensori sempre aggiornati

## 'DYS' Scanner

Grazie alla partnership con **EasyReading** e CZUR, PageNet ha sviluppato l'unico scanner al mondo «Dislexia friendly»



 EasyReading® Font 

Carattere ad alta leggibilità per tutti.  
*Anche per chi è dislessico.*

"La dislessia è un disturbo neurologico che rende una persona incapace di leggere e comprendere uno scritto, pur decifrando le varie lettere o parole".

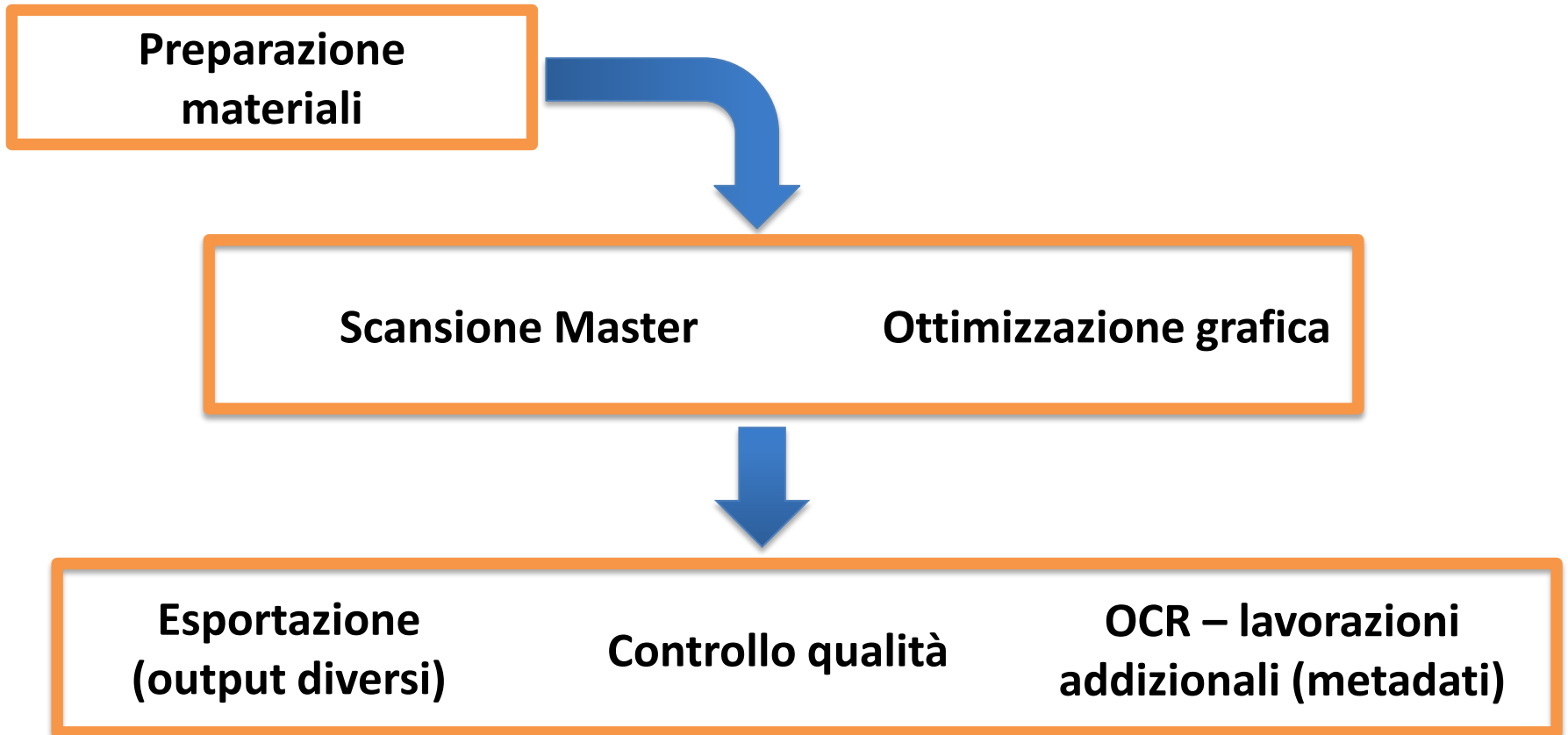
EasyReading®

"La dislessia è un disturbo neurologico che rende una persona incapace di leggere e comprendere uno scritto, pur decifrando le varie lettere o parole".

font comune

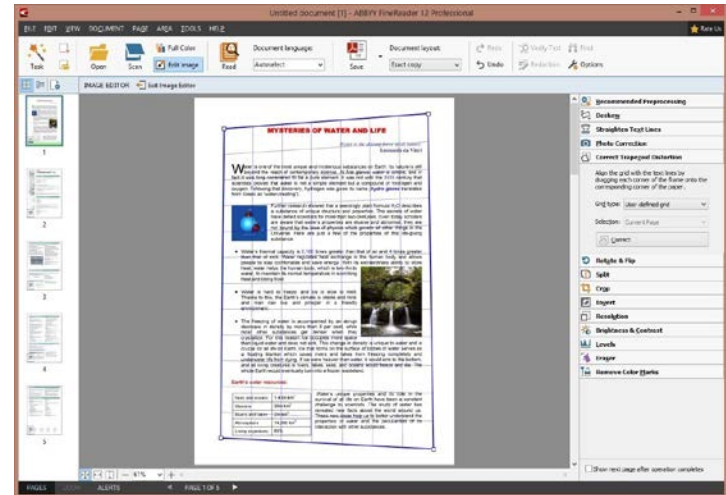
# La digitalizzazione in semplici passi

Workflow tipico



## Post-produzione & Grafica

- ✓ Correzione cromatica e delle distorsioni.
- ✓ Correzione dimensioni.
- ✓ Fotoritocco delle pagine sporche o rovinate.
- ✓ Produzione file per la stampa (fotolito).





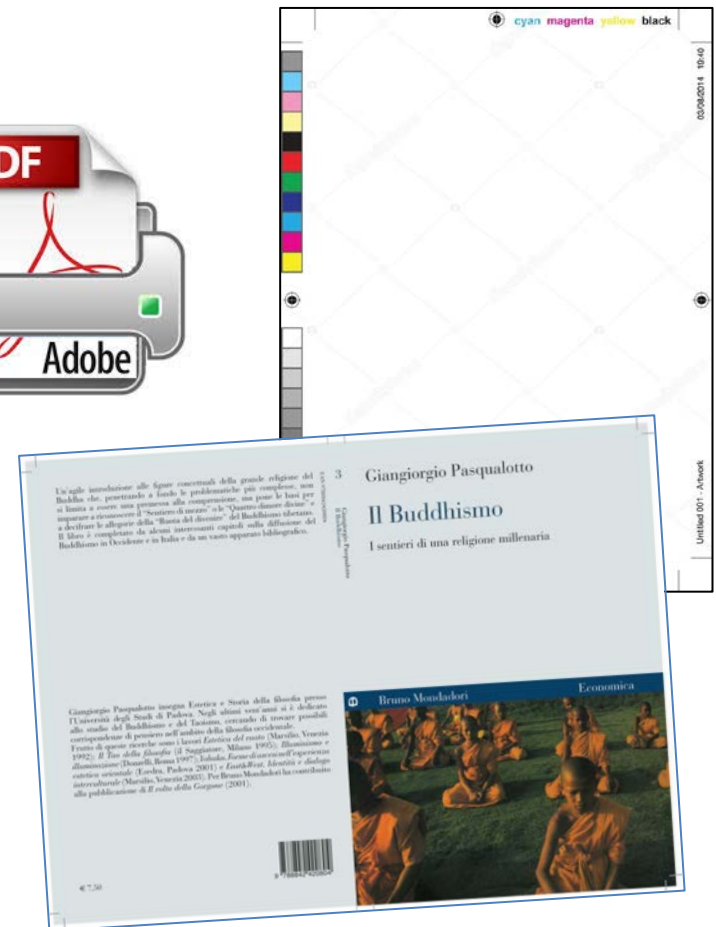
# Dall'originale cartaceo ai PDF DI STAMPA

Il nostro workflow consente la **ricostruzione dei file di stampa.**

A partire dall'originale cartaceo, produciamo PDF di stampa in risoluzione tipografica e **completi di abbondanze.**

Anche le **copertine vengono ricostruite in un'unica immagine distesa.**

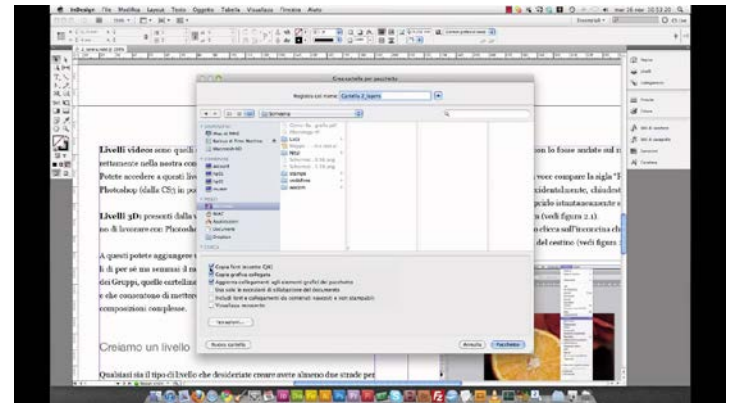
È così possibile effettuare delle ristampe anastatiche degli originali.



## Dall'originale cartaceo al file di stampa FILE APERTI E RACCOLTE DATI

Attraverso un processo in più fasi, produciamo un file **Indesign** composto da testo e immagini.

Si tratta di un **reverse engineering** completo del libro: dal volume stampato **percorriamo a ritroso tutti i passaggi di produzione** per ottenere un pacchetto dati che consente il recupero completo del **testo (sottoposto a editing)** e, laddove possibile, delle immagini e dei link grafici utilizzati nell'originale.



## Integrazione con *DAM*

Tutti i file prodotti sono ottimizzati in modo da poter essere integrati con i *Database* esistenti presso il committente.

sebina artplus



# ABBYY®

# DEDAGROUP

Grazie all'uso dei software più moderni per il riconoscimento dei caratteri, PageNet supporta Università e Istituzioni nella produzione di risorse digitali.

## Libri antichi e di pregio

quia prelatos & doctos in curiis  
 esse conspiciunt. Saluatoris no-  
 stri Iesu uocem obiciam. Super  
 cathedram Moysi sederunt scri-  
 bae & pharisei: que dicunt fa-  
 cite: secundum opera eorum no-  
 lite facere. Non igitur quod insi-  
 gnes uiri ac magistri nite faci-  
 unt: sed quod facere debent imi-  
 tari oportet. Expendat prius se-  
 ipsum qui se dicare uult regibus:  
 an tollerare labores: famem per-  
 petui: suam sufferre: contumeliasque  
 ualeat sustinere. Deinde prospici-  
 at diligenter utrum ex curia  
 consequi possit quod suus desi-  
 derat animus. Mihi & angustiis  
 apud principes infinite: intolle-  
 rabilesque esse uidentur. & que ho-  
 mines optant illic nullatenus in-

ueniri. Quo fit ut ueram patris  
 sententiam arbitrer: de qua nunc  
 amplius transigemus.

**M**AGNETENDA est  
 igitur paterna uox.  
 Quid ille stultus  
 esse autumat lingu-  
 los qui non coacte  
 principibus seruiunt. Clara uox  
 dura tamen fortasse nonnullis  
 uidetur. Sed audiant quo pacto  
 probetur. Stulti quo ad proposi-  
 tum nostrum tribus modis dicun-  
 tur homines. Stultus est qui  
 querit quod nequit inuenire.  
 Stultus & qui querit quod no-  
 cet inuentum. Stultus quoque &  
 ille est qui sine proposito ad  
 quem tendit cum plures habeat  
 calles deteriorem deligit & peri-



# Libri moderni e documenti

THE SATURDAY EVENING POST



## "LIKE A BAT OUT OF HELL!"

THE JEEP FROM WILLYS-OVERLAND

THROUGH clouds of flying sand and gravel it is roaring across the panorama of today's war, "like a bat out of hell"—the JEEP from Willys-Overland.

Tough soldiers idolize this modern Mustang of metal—which gives them power, speed, action, reliability—and a seemingly bottomless gas tank.

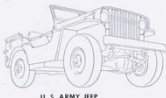
And we are proud of Willys-Overland civilian engineers, who collaborated with experts of the U. S. Quartermaster Corps to produce the Jeep.

These are the same fine engineers who created the Willys Go-Devil Engine and the Willys American—the war-time engineering aces of whom it is now said—"they get more power, speed, action and durability out of a ton of steel and a gallon of gas than has ever been done before."

Here again, and most strikingly, the fundamental soundness and versatility of Willys engineering and manufacturing is proved in the most relentless testing laboratory of all—the laboratory of war.

Passenger cars and light trucks are shelved until the war shall have been won. But Willys reputation is being maintained and etched on millions of minds by the fighting Jeeps as they do their stuff in our training camps and on far-off battlefields.

Willys-Overland Motors, Inc., Toledo, Ohio.  
TODAY, do your part. Buy U. S. Defense Bonds and Stamps. TOMORROW, after the war is won, make your first new car a Willys, "the Jeep in Civiles."



# WILLYS

MOTOR CARS TRUCKS AND JEEPS



THE GO-DEVIL ENGINE—power-heart of WILLYS CARS and JEEPS



TOGLIATTI PALMIRO MICHELE NICOLA fu Antonio nato il 26.3.1893 a Genova. Alias Ercole Ercoli - Kmiggi - Knigge Irali - Mario Correnti". Ricercato dall'OVRA per arresto - Rubrica di Frontiera del 30.4.1943 pg.796 (Questura GE).

Uomo politico, dal 1926 segretario del P.C.I. amico di Gramsci a Torino, fu con lui tra i fondatori di "Ordine Nuovo" (1919) e del PCI (1921). Dal 1926 in esilio, visse in Francia, nell'URSS e prese parte alla guerra civile di Spagna quale segretario del Comintern. Tornato in Italia (1944), promosse l'accordo dei partiti del C.L.N. con Badoglio; fu ministro senza portafoglio (1944), nel primo gabinetto Bonomi (1944); vice presidente del Consiglio nel 2° Ministero De Gasperi (1945-46). Deputato alla Costituente e alla Camera dal 1948. Il 14 luglio 1948 rimane gravemente ferito in un attentato.  
DECEDUTO 24.8.1964

VERIFICATO 17 GEN. 1977

Marchetti Giuseppe

# Locandine e Oggetti tridimensionali



# Esempi (Fumetto)

DIETRO QUEL GRIDO DI FILLER, L'INTERO EQUIPAGGIO DELLA NAVE DI ROLAND CHE HA ACCOSTATO NEL PIU' ASSOLUTO SILENZIO LA MOTONAVE «VIRGINIA», LANCIA I RAMPINI CON PRECISIONE E DESTREZZA. SI ARRAMPICA CON AGILITA'...

...IRROMPE ED ASSALE CON SOMMA DECISIONE...

AI PESCI, SMARGIASSO!...ABBIAMO SEGUITA DA LONTANO TUTTA LA VOSTRA BELLA «IMPRESA»!...

TIENI, MANIGOLDO!

IL FULMINEO ASSALTO NOTTURNO CONDOTTO CON ESTREMO VIGORE E DAI MARINAI DELL'AQUILA SPENGE OGNI REAZIONE DEI PIRATI.

NOOD!...

VIGLIACCO!

E TU, GETTA LA PISTOLA!...

POCO DOPO, OGNI RESISTENZA CESSA, ED I PIRATI SUPERSTITI, CON IL LORO CAPO, SONO IMPRIGIONATI E LEGATI. E MENTRE LA CALMA TORNA SULLA MOTONAVE, MACHETE PUO' FINALMENTE FARSI MEDICARE E FILLER SPIEGARE IL SUO INTERVENTO.

ABBIAMO SEGUITO LE ISTRUZIONI DEL TELEGRAMMA DI JASMINE E CI SIAMO SPOSTATI SULLA ROTTA DELLA «VIRGINIA»... VI ABBIAMO AVVISTATI IERI SERA, AL TRAMONTO, QUANDO QUEL SOMMERGIBILE E' EMERSO...

BENE, FILLER...ORA VADO A PRENDERE UNA COSA CHE VI SORPRENDERA'...

31-93

122

POCO DOPO, ROLAND TORNA CON UNA VALIGIA.

L'HAI TROVATA?... E MITCHELL?... E A DARGLI MORTE E' STATO IL SUO INVISIBILE AIUTANTE CON L'ACULEO AVVELENATO... FORSE L'HA UCCISO PER INGRAZIARSI LA NOSTRA CLEMENZA.

E... L'INVISIBILE AIUTANTE E' ANCORA LI' DENTRO CON LA SUA MUCIDIALE ARMA?...

SI', MA E' INERME, MACHETE!... HO PROVVEDUTO A RENDERLO INOFFENSIVO...

COSI' DICENDO, ROLAND APRE LA VALIGIA ED INDICA UN NAHEROTTULO SIAMESE CHE, ANCOR PIU' RANNICCIANDOSI, DILATA GLI OCCHI PIENI DI TERRORE...

ECCO IL «BRACCIO» DI MITCHELL!...

LA NATURA GLI E' STATA MATRIGNA...NON DEVE AVERE FATTO MOLTA FATICA, MITCHELL A FARNE UNO SPIETATO ESECUTORE DI CRIMINI PER LA SUA INSAZIABILE SETE DI RICCHEZZE CHE LO AVEVA FATTO ALLEATO DI PIRATI.

31-94

FINE

FRA TRE SETTIMANE UN NUOVO ROMANZO COMPLETO DI ROLAND EAGLE

123




# Esempi (Ristampe)

15 LUGLIO

# DOMUS

ARCHITETTURA E ARREDAMENTO  
DELL'ABITAZIONE MODERNA  
IN CITTA' E IN CAMPAGNA

RIVISTA MENSILE DIRETTA DALL'ARCH. GIO. PONTI



c. ed. DOMUS acc.  
MILANO

CONTO CORR.  
POSTALE

A. I. N. 7  
1 9 2 8  
ANNO VI\*


LIRE 9  
ITAL.

2

La nostra pubblicità è la migliore guida per i vostri acquisti

DOMUS

# "Quarti"

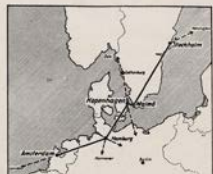


ha arredato i Saloni  
dell'Albergo degli Ambasciatori  
a  
Pecoma  
D  
MILANO  
VIA G. MAMELI 10

# Esempi / Post-Produzione

2 — ABARIS — A.B.C.

che la Germania volle approfittare dell'accensione per offrire alla società svedese, intermedia-ria la Casa Junkers, il libero passaggio sul suo territorio, a condizione però che essa impiegasse per la traversata solo velivoli di marca Junkers. Stretta dalle circostanze e impaziente so-



prattutto di collegare senza indugio la Svezia alla rete aerea internazionale, l'Aerotrasmont accettò questo accomodamento. Tuttavia, per porre l'industria svedese in condizioni di trarre vantaggio dalle circostanze così create, essa prese l'iniziativa della formazione di una Società svedese per la costruzione di velivoli, e, precisamente, della A/B Svensk Flyginstitut. Essendo così assicurato il materiale necessario per l'esercizio delle proprie linee, l'Aerotrasmont concluse, senza indugio, con le compagnie francesi interessate delle trattative, alle quali fece seguito nell'anno 1925 un regolare accordo con le linee Farman, che assicurò ad Amsterdam la coincidenza con le linee francesi e svedesi, terminanti a Parigi ed a Malakoff. Poco tempo dopo la Società Aerotrasmont ottenne dallo Stato svedese la sovvenzione che aveva reclamato fin dall'epoca della fondazione. L'aiuto finanziario che le venne così assicurato venne scompartito in premi a seconda del chilometraggio percorso, ed in premi ammortizzabili. La sovvenzione venne elevata nel 1925 a 985.000 corone.

**ABARIS** — Magna Scita, che secondo quanto scrive Didoro Siculo, avrebbe ricevuto da Apollo una freccia d'oro che gli permesse di viaggiare nell'aria.

**ABATE UGO** — Nato a Crescentino (Prov. di Novara) il 18 febbraio 1922. Laureato in ingegneria al Politecnico di Torino nel 1915. Alla fine del 1915 fu nel Genio Dirigibilisti nel primo del 1916 passò al Genio Zappatori, e nell'aprile dello stesso anno, col prof. Volterra e col prof. Bianchi procedette al collaudo del dirigibile M. 5. Alla fine dell'anno 1919 passò allo stabilimento di Costruzioni Aeree Società Italiana Ernesto Breda, progettò e costruì gli apparecchi Breda A. . . dal num. 2 fino al 10. Nel 1929 passò ai Cantieri Aeronautici Bergamascchi.

**ABATI ANTONIO** — Poeta del secolo XVII autore di «Delle Frasiarie» («Frasciorte 1673, per gli Heredi Sordani») in cui, in termini vaghi, accenna a certe «bestie poetiche» che si recano in Parmaso «sopra il grappion di un simile Pezzo» (pag. 170). «una mancanza di più precisa indicazione se «Pezzo» o «volante» o «trattone», induce a credere che l'Abati abbia difeso l'argomento del volo per mezzo rami di felce letteraria, «non voler accennare, sia pure con intenzione farca, alla questione del volo umano».

**ABBA' C.** — Scienziato francese, professore alla Scuola Centrale delle Arti e Manifatture, che verso il 1890 «effettò importanti esperienze di aerodinamica».

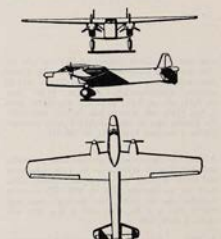
**ABBA ENRICO** — Nato a Brescia il 6 ottobre 1901. Durante la guerra italo-austriaca nel settembre del 1915 brevettò a Coltano pilota aviatore fu alla 57<sup>a</sup> Squadriglia Caproni ed indi in Francia con la 51<sup>a</sup> Squadriglia dei 18<sup>o</sup> Gruppo aeroplani, restandovi gravemente ferito. Decorato di una medaglia d'argento e di una di bronzo al valor militare. Laureato in ingegneria.

**ABBATTERE** — Colpire un aeroplano, a idrovolante, o dirigibile provocandone forzatamente la discesa.

**ABBEVILLE** (Somme). — Aerodromo Druart. Posizione geografica 50° 08' N. 1° 50' E. Greenwich, a 1 Km. NNE della stazione di Abbeville ed a E della stabile Abbeville-Herdin-Saint Omer. Dimensioni m. 399 x 700; altitudine dell'aerodromo s. l. m. m. 74. Rifornimenti in quantità limitata. Ufficio per piccole riparazioni. Nel campo vi è la scritta: Abbeville, R. T. nom. F. N. Faro Aeronautico; F. Stazione meteorologica. Caratteristiche del fuoco (aerodromo): I. om. Os-sec. Os-um. Os-sec. Os-um. Os-sec. 4s. Viene acceso mezz'ora dopo il calar del sole e spento dopo due ore di funzionamento. Postata media Km. 25. Altezza sull'aerodromo m. 7; sul livello del mare m. 81.

**ABBOT HARRY** — Cabanella paracadutista americana. Deceduto a S. Francisco di California il 19 agosto 1930 mentre sperimentava un nuovo tipo di paracadute.

**ABBREVIAZIONI** — Vedi: Simboli.



**A.B. 80.** — Monoplano francese multiposto da combattimento.

**ABBRIATA ATTILIO** — Nato ad Alessandria. Durante la guerra italo-austriaca fu osservatore d'aeroplani; fu ferito ed abbatté un velivolo nemico. Decorato di una medaglia d'argento al v. m.

**ABBRIATA RENATO** — Capitano A.A.R.N. Nato il 17 agosto 1902 in Calabria, ha vissuto sempre a Lamezia dove si diplomò capitano di lungo corso. Fu tra i primi fondatori del Fascio di Lamezia e squadrista della «Disparta» del Fascio livornese. Nel 1920 fu più volte arrestato per motivi politici. Divenne legionario dell'impresa fumosa. Chiamato alle armi nel 1922, dopo aver frequentato l'Accademia Navale ed ottenuto il grado di guardiamarina di complemento, chiese ed ottenne di frequentare una scuola di pilotaggio e conseguì il brevetto di pilota militare nel 1924. Distintosi per le sue notevoli doti di pilotaggio presso i reparti d'impiego veniva assegnato come pilota istruttore alla Scuola Caecia. Ha partecipato al volo Italo-Brasile; a Belmasa non inoltrando da un grave incidente di volo, ed ha partecipato in qualità di comandante di apparecchio alla Crociera Aerea del Decennale meridionale la medaglia d'oro al v. m.

**ABBUS-LANGLUIS** — Piccolo apparecchio, monoposto con carrello a tre ruote, progettato da Abbis e costruito nel 1920 da De Monge.

**A. B. C.** — Sigla della A.B.C. Motor Limited, ditta di costruzione di motori con sede a Walton-on-Thames, Surrey in Inghilterra. Costrui motori d'aviazione sin dal 1911. Durante la guerra si sviluppò le serie W e P. Dopo la guerra si specializzò in piccoli motori della serie Scorpion.

**A.B.C. «DRAGONFLY»** I.A. — Motore con cilindri a stella, raffreddati ad aria, costruito nel 1911 dalla A. B. C. Motor Ltd di Walton-on-Thames. Caratteristiche: cil. 9; al. mm. 140; cor. mm. 165; cil. l. 22,80; reg. g. 1650; pot. HP. 320; peso Kg. 291.

**A.B.C. «ROBIN»** — Monoplano ad ala alta, monoposto a cabina, alimentato da un motore A. B. C. Scorpion II di 35-40 HP, costruito nel 1927. Caratteristiche: ap. m. 1,70; lun. m. 5,25; alt. m. 1,85; peso s. v. Kg. 187; peso t. Kg. 398; vel. max. Km/h. 165.

**A.B.C. «SCORPION»** I. — Motore a cilindri opposti, raffredd. ad aria. Caratteristiche: cil. 2; al. mm. 87,50; cor. mm. 91,50; cil. l. 1,10; reg. n. 2000; reg. m. 35,90; pot. HP. 35; peso Kg. 41,70.

**A.B.C. «SCORPION»** II. — Motore a cilindri opposti, raffredd. ad aria. Caratteristiche: cil. 2; al. mm. 102; cor. mm. 78; reg. 2000; pot. HP. 34; peso Kg. 49,6.

**A.B.C. «SCORPION»** III. — Motore a cilindri opposti, raffredd. ad aria. Caratteristiche: cil. 2; al. mm. 102; cor. mm. 78; reg. 2000; pot. HP. 28; peso Kg. 48.

**A.B.C. «WASP»** II. — Motore con cilindri a stella, raffredd. ad aria. Caratteristiche: cil. 3; al. mm. 120; cor. mm. 159; cil. l. 10,90; reg. 1650; pot. HP. 160; peso Kg. 156.

**A.B.C. «HORNET»** — Motore a quattro cilindri opposti in un piano orizzontale raffreddato ad aria della potenza di 75 HP.

**A.B.C. «ROBIN»** — Monoplano ad ala alta, monoposto a cabina, alimentato da un motore A. B. C. Scorpion II di 35-40 HP, costruito nel 1927. Caratteristiche: ap. m. 1,70; lun. m. 5,25; alt. m. 1,85; peso s. v. Kg. 187; peso t. Kg. 398; vel. max. Km/h. 165.

**A.B.C. «SCORPION»** I. — Motore a cilindri opposti, raffredd. ad aria. Caratteristiche: cil. 2; al. mm. 87,50; cor. mm. 91,50; cil. l. 1,10; reg. n. 2000; reg. m. 35,90; pot. HP. 35; peso Kg. 41,70.

**A.B.C. «SCORPION»** II. — Motore a cilindri opposti, raffredd. ad aria. Caratteristiche: cil. 2; al. mm. 102; cor. mm. 78; reg. 2000; pot. HP. 34; peso Kg. 49,6.

**A.B.C. «SCORPION»** III. — Motore a cilindri opposti, raffredd. ad aria. Caratteristiche: cil. 2; al. mm. 102; cor. mm. 78; reg. 2000; pot. HP. 28; peso Kg. 48.

**A.B.C. «WASP»** II. — Motore con cilindri a stella, raffredd. ad aria. Caratteristiche: cil. 3; al. mm. 120; cor. mm. 159; cil. l. 10,90; reg. 1650; pot. HP. 160; peso Kg. 156.

**A.B.C. 30 HP.** — Motore a cilindri, raffredd. ad acqua, costruito nel 1912. Caratteristiche: cil. 4; al. mm. 95; cor. mm. 79; pot. HP. 30; peso Kg. 56.

**A.B.C. 45 HP.** — Motore a cilindri verticali, raffredd. ad acqua, costruito nel 1919. Caratteristiche: cil. 4; al. mm. 114; cor. mm. 120; pot. HP. 45; peso Kg. 67.

**A.B.C. 45 HP.** — Motore a cilindri radiali, raffredd. ad acqua, costruito nel 1912. Caratteristiche: cil. 6; al. mm. 95; cor. mm. 79; pot. HP. 45; peso Kg. 67.

**A.B.C. 60 HP.** — Motore a 4 cil., raffredd. ad acqua, costruito nel 1912. Caratteristiche: cil. 8; al. mm. 95; cor. mm. 79; pot. HP. 60; peso Kg. 79.

**A.B.C. 85 HP.** — Motore a cilindri radiali, raffredd. ad acqua, costruito nel 1912. Caratteristiche: cil. 6; al. mm. 127; cor. mm. 114; pot. HP. 85; peso Kg. 100.

**A.B.C. 100 HP.** — Motore con cilindri a V, raffredd. ad acqua, costruito nel 1914 dalla All



A.B.C. «Scorpion»

2 — ABARIS — A.B.C.

che la Germania volle approfittare dell'accensione per offrire alla società svedese, intermedia-ria la Casa Junkers, il libero passaggio sul suo territorio, a condizione però che essa impiegasse per la traversata solo velivoli di marca Junkers. Stretta dalle circostanze e impaziente so-



prattutto di collegare senza indugio la Svezia alla rete aerea internazionale, l'Aerotrasmont accettò questo accomodamento. Tuttavia, per porre l'industria svedese in condizioni di trarre vantaggio dalle circostanze così create, essa prese l'iniziativa della formazione di una Società svedese per la costruzione di velivoli, e, precisamente, della A/B Svensk Flyginstitut. Essendo così assicurato il materiale necessario per l'esercizio delle proprie linee, l'Aerotrasmont concluse, senza indugio, con le compagnie francesi interessate delle trattative, alle quali fece seguito nell'anno 1925 un regolare accordo con le linee Farman, che assicurò ad Amsterdam la coincidenza con le linee francesi e svedesi, terminanti a Parigi ed a Malakoff. Poco tempo dopo la Società Aerotrasmont ottenne dallo Stato svedese la sovvenzione che aveva reclamato fin dall'epoca della fondazione. L'aiuto finanziario che le venne così assicurato venne scompartito in premi a seconda del chilometraggio percorso, ed in premi ammortizzabili. La sovvenzione venne elevata nel 1925 a 985.000 corone.

**ABARIS** — Magna Scita, che secondo quanto scrive Didoro Siculo, avrebbe ricevuto da Apollo una freccia d'oro che gli permesse di viaggiare nell'aria.

**ABATE UGO** — Nato a Crescentino (Prov. di Novara) il 18 febbraio 1922. Laureato in ingegneria al Politecnico di Torino nel 1915. Alla fine del 1915 fu nel Genio Dirigibilisti nel primo del 1916 passò al Genio Zappatori, e nell'aprile dello stesso anno, col prof. Volterra e col prof. Bianchi procedette al collaudo del dirigibile M. 5. Alla fine dell'anno 1919 passò allo stabilimento di Costruzioni Aeree Società Italiana Ernesto Breda, progettò e costruì gli apparecchi Breda A. . . dal num. 2 fino al 10. Nel 1929 passò ai Cantieri Aeronautici Bergamascchi.

**ABATI ANTONIO** — Poeta del secolo XVII autore di «Delle Frasiarie» («Frasciorte 1673, per gli Heredi Sordani») in cui, in termini vaghi, accenna a certe «bestie poetiche» che si recano in Parmaso «sopra il grappion di un simile Pezzo» (pag. 170). «una mancanza di più precisa indicazione se «Pezzo» o «volante» o «trattone», induce a credere che l'Abati abbia difeso l'argomento del volo per mezzo rami di felce letteraria, «non voler accennare, sia pure con intenzione farca, alla questione del volo umano».

**ABBA' C.** — Scienziato francese, professore alla Scuola Centrale delle Arti e Manifatture, che verso il 1890 «effettò importanti esperienze di aerodinamica».

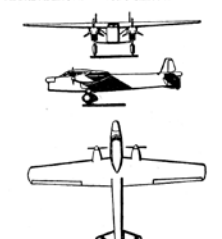
**ABBA ENRICO** — Nato a Brescia il 6 ottobre 1901. Durante la guerra italo-austriaca nel settembre del 1915 brevettò a Coltano pilota aviatore fu alla 57<sup>a</sup> Squadriglia Caproni ed indi in Francia con la 51<sup>a</sup> Squadriglia dei 18<sup>o</sup> Gruppo aeroplani, restandovi gravemente ferito. Decorato di una medaglia d'argento e di una di bronzo al valor militare. Laureato in ingegneria.

**ABBATTERE** — Colpire un aeroplano, a idrovolante, o dirigibile provocandone forzatamente la discesa.

**ABBEVILLE** (Somme). — Aerodromo Druart. Posizione geografica 50° 08' N. 1° 50' E. Greenwich, a 1 Km. NNE della stazione di Abbeville ed a E della stabile Abbeville-Herdin-Saint Omer. Dimensioni m. 399 x 700; altitudine dell'aerodromo s. l. m. m. 74. Rifornimenti in quantità limitata. Ufficio per piccole riparazioni. Nel campo vi è la scritta: Abbeville, R. T. nom. F. N. Faro Aeronautico; F. Stazione meteorologica. Caratteristiche del fuoco (aerodromo): I. om. Os-sec. Os-um. Os-sec. Os-um. Os-sec. 4s. Viene acceso mezz'ora dopo il calar del sole e spento dopo due ore di funzionamento. Postata media Km. 25. Altezza sull'aerodromo m. 7; sul livello del mare m. 81.

**ABBOT HARRY** — Cabanella paracadutista americana. Deceduto a S. Francisco di California il 19 agosto 1930 mentre sperimentava un nuovo tipo di paracadute.

**ABBREVIAZIONI** — Vedi: Simboli.



**A.B. 80.** — Monoplano francese multiposto da combattimento.

**ABBRIATA ATTILIO** — Nato ad Alessandria. Durante la guerra italo-austriaca fu osservatore d'aeroplani; fu ferito ed abbatté un velivolo nemico. Decorato di una medaglia d'argento al v. m.

**ABBRIATA RENATO** — Capitano A.A.R.N. Nato il 17 agosto 1902 in Calabria, ha vissuto sempre a Lamezia dove si diplomò capitano di lungo corso. Fu tra i primi fondatori del Fascio di Lamezia e squadrista della «Disparta» del Fascio livornese. Nel 1920 fu più volte arrestato per motivi politici. Divenne legionario dell'impresa fumosa. Chiamato alle armi nel 1922, dopo aver frequentato l'Accademia Navale ed ottenuto il grado di guardiamarina di complemento, chiese ed ottenne di frequentare una scuola di pilotaggio e conseguì il brevetto di pilota militare nel 1924. Distintosi per le sue notevoli doti di pilotaggio presso i reparti d'impiego veniva assegnato come pilota istruttore alla Scuola Caecia. Ha partecipato al volo Italo-Brasile; a Belmasa non inoltrando da un grave incidente di volo, ed ha partecipato in qualità di comandante di apparecchio alla Crociera Aerea del Decennale meridionale la medaglia d'oro al v. m.

**ABBUS-LANGLUIS** — Piccolo apparecchio, monoposto con carrello a tre ruote, progettato da Abbis e costruito nel 1920 da De Monge.

**A. B. C.** — Sigla della A.B.C. Motor Limited, ditta di costruzione di motori con sede a Walton-on-Thames, Surrey in Inghilterra. Costrui motori d'aviazione sin dal 1911. Durante la guerra si sviluppò le serie W e P. Dopo la guerra si specializzò in piccoli motori della serie Scorpion.

**A.B.C. «DRAGONFLY»** I.A. — Motore con cilindri a stella, raffreddati ad aria, costruito nel 1911 dalla A. B. C. Motor Ltd di Walton-on-Thames. Caratteristiche: cil. 9; al. mm. 140; cor. mm. 165; cil. l. 22,80; reg. g. 1650; pot. HP. 320; peso Kg. 291.

**A.B.C. «ROBIN»** — Monoplano ad ala alta, monoposto a cabina, alimentato da un motore A. B. C. Scorpion II di 35-40 HP, costruito nel 1927. Caratteristiche: ap. m. 1,70; lun. m. 5,25; alt. m. 1,85; peso s. v. Kg. 187; peso t. Kg. 398; vel. max. Km/h. 165.

**A.B.C. «SCORPION»** I. — Motore a cilindri opposti, raffredd. ad aria. Caratteristiche: cil. 2; al. mm. 87,50; cor. mm. 91,50; cil. l. 1,10; reg. n. 2000; reg. m. 35,90; pot. HP. 35; peso Kg. 41,70.

**A.B.C. «SCORPION»** II. — Motore a cilindri opposti, raffredd. ad aria. Caratteristiche: cil. 2; al. mm. 102; cor. mm. 78; reg. 2000; pot. HP. 34; peso Kg. 49,6.

**A.B.C. «SCORPION»** III. — Motore a cilindri opposti, raffredd. ad aria. Caratteristiche: cil. 2; al. mm. 102; cor. mm. 78; reg. 2000; pot. HP. 28; peso Kg. 48.

**A.B.C. «WASP»** II. — Motore con cilindri a stella, raffredd. ad aria. Caratteristiche: cil. 3; al. mm. 120; cor. mm. 159; cil. l. 10,90; reg. 1650; pot. HP. 160; peso Kg. 156.

**A.B.C. «HORNET»** — Motore a quattro cilindri opposti in un piano orizzontale raffreddato ad aria della potenza di 75 HP.

**A.B.C. «ROBIN»** — Monoplano ad ala alta, monoposto a cabina, alimentato da un motore A. B. C. Scorpion II di 35-40 HP, costruito nel 1927. Caratteristiche: ap. m. 1,70; lun. m. 5,25; alt. m. 1,85; peso s. v. Kg. 187; peso t. Kg. 398; vel. max. Km/h. 165.

**A.B.C. «SCORPION»** I. — Motore a cilindri opposti, raffredd. ad aria. Caratteristiche: cil. 2; al. mm. 87,50; cor. mm. 91,50; cil. l. 1,10; reg. n. 2000; reg. m. 35,90; pot. HP. 35; peso Kg. 41,70.

**A.B.C. «SCORPION»** II. — Motore a cilindri opposti, raffredd. ad aria. Caratteristiche: cil. 2; al. mm. 102; cor. mm. 78; reg. 2000; pot. HP. 34; peso Kg. 49,6.

**A.B.C. «SCORPION»** III. — Motore a cilindri opposti, raffredd. ad aria. Caratteristiche: cil. 2; al. mm. 102; cor. mm. 78; reg. 2000; pot. HP. 28; peso Kg. 48.

**A.B.C. «WASP»** II. — Motore con cilindri a stella, raffredd. ad aria. Caratteristiche: cil. 3; al. mm. 120; cor. mm. 159; cil. l. 10,90; reg. 1650; pot. HP. 160; peso Kg. 156.

**A.B.C. 30 HP.** — Motore a cilindri, raffredd. ad acqua, costruito nel 1912. Caratteristiche: cil. 4; al. mm. 95; cor. mm. 79; pot. HP. 30; peso Kg. 56.

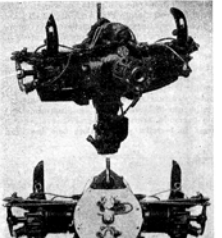
**A.B.C. 45 HP.** — Motore a cilindri verticali, raffredd. ad acqua, costruito nel 1919. Caratteristiche: cil. 4; al. mm. 114; cor. mm. 120; pot. HP. 45; peso Kg. 67.

**A.B.C. 45 HP.** — Motore a cilindri radiali, raffredd. ad acqua, costruito nel 1912. Caratteristiche: cil. 6; al. mm. 95; cor. mm. 79; pot. HP. 45; peso Kg. 67.

**A.B.C. 60 HP.** — Motore a 4 cil., raffredd. ad acqua, costruito nel 1912. Caratteristiche: cil. 8; al. mm. 95; cor. mm. 79; pot. HP. 60; peso Kg. 79.

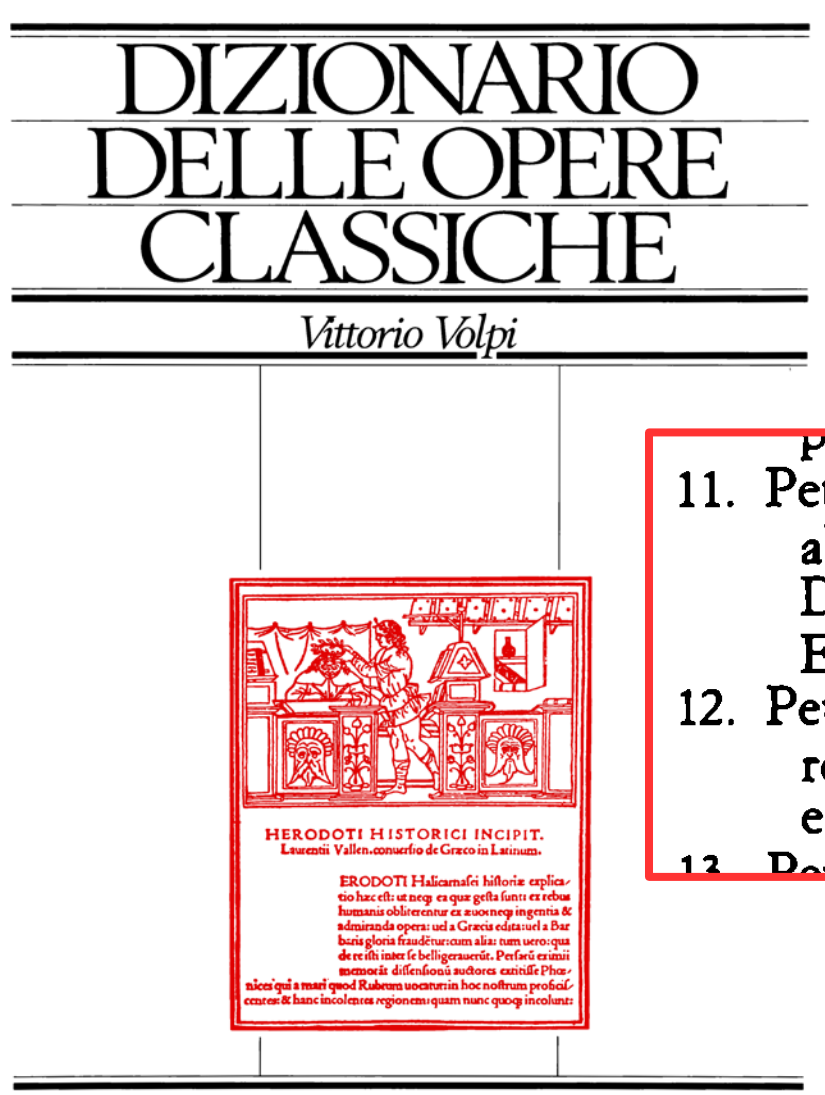
**A.B.C. 85 HP.** — Motore a cilindri radiali, raffredd. ad acqua, costruito nel 1912. Caratteristiche: cil. 6; al. mm. 127; cor. mm. 114; pot. HP. 85; peso Kg. 100.

**A.B.C. 100 HP.** — Motore con cilindri a V, raffredd. ad acqua, costruito nel 1914 dalla All



A.B.C. «Scorpion»

# Esempi (Dizionario)



**A**

**ABAEIARDUS** : Petrus – 1079-  
1142  
CSGL 00003  
PMA [Petrus <Abaelardus>]  
Abailardus  
Peripateticus Palatinus  
Petrus Palatinus  
Petrus Abaelardus, abbas Ruyensis  
Petrus Abaelardus, abbas Gildensis  
*Abelardo, Pietro  
Pietro Abelardo*

**Apologia** [= Apologia, seu, Confessio fidei] [SN]

peragensis v

11. Petri Abaelardi [abbate coenobii Dionysii, Rustici Eleutherio] v –

12. Petri Abaelardi relatione ad nostras delatum est aures ◊ –

13. Petri Abaelardi

aliquo de inobedientia causari queas ◊ –

7. Rursus Petri ad Heloissam. De origine sanctimonialium ¶ Charitati tuae, charissima soror, de ordine tuae professionis ◊ –

8. Eiusdem Petri ad Heloissam. Institutio, seu, regula sanctimonialium ¶ Petitionis tuae parte iam aliqua prout potuimus absoluta ◊ –

9. Eiusdem Petri ad uirgines Paracletenses. De studio litterarum ¶ Beatus Hieronymus in eruditione uirginum Christi plurimum occupatus ◊ –

10. Petri Abaelardi ad Bernardum Claraeuallensem abbatem ¶ Cum nuper Paracletum uenissem, quibusdam compulsus negotiis ibi peragensis ◊ –

11. Petri Abaelardi [auctoribus Ada abbate coenobii martyrum Dionysii, Rustico et Eleutherio] ◊ –

12. Petri Abaelardi ¶ Multorum relatione ad nostras delatum est aures ◊ –

13. Petri Abaelardi ¶ Mystica quaedam de vulpe fabula in proverbium a vulgo est assumpta ◊ –

14. Petri Abaelardi ad G. Parisiensem episcopum ¶ Relatum est nobis a quibusdam discipulorum nostrorum superuenientibus ◊ –

15. Roscelini ad P. Abaelardum [→ ROSCELINUS Compendiensi Epistula ad Petrum Abaelardum]

16. Fulconi prioris de Diogilo ad Petrum Abaelardum [→ FULCO de Diogilo Epistula ad Petrum Abaelardum]

17. Petri Abaelardi fidei confessio, ad Heloissam ◊ –

18. [→ BERNARDUS Claraeuallensis Epistulae 187]

19. [→ BERNARDUS Claraeuallensis Epistulae 188]

20. [→ BERNARDUS Claraeuallensis Epistulae 189]

21. [→ BERNARDUS Claraeuallensis Contra quaedam capitula errorum Abaelardi]

22. [→ BERNARDUS Claraeuallensis Epistulae 191]

23. [→ BERNARDUS Claraeuallensis Epistulae 192]

24. [→ BERNARDUS Claraeuallensis Epistulae 193]

25. [→ INNOCENTIVS <papa ; 2.> Epistulae 447]

26. [→ INNOCENTIVS <papa ; 2.> Epistulae 448]

27. [→ PETRUS Venerabilis Epistulae 44]

28. [→ PETRUS Venerabilis Epistulae 4.21]

29. [→ PETRUS Venerabilis Epistulae 6.21]

30. [→ PETRUS Venerabilis Epistulae 6.22]

**Epitome theologiae Christianae** [PL 178, 1685-1758] 0.37

**Ethica** [= Ethica, seu, Liber dictus Scito te ipsum] [PL 178, 633-678] Prologus

- De uitio animi quod ad mores pertinet
- Quid distet inter peccatum et vitium inclinans ad malum?
- Quid sit animi vitium et quid proprie dicatur peccatum?
- De suggestionibus daemonum
- Cur opera peccati magis quam ipsum puniatur?
- De peccatis spiritualibus vel carnalibus
- Cur Deus dicatur inspector cordis et renum?
- De remuneratione operum exteriorum
- Quod Deus et homo in Christo uniti non sit melius aliquid quam solus Deus
- Quod multitudo bonorum non est melius uno bonorum
- Quod intentione bona sit opus bonum
- Unde bona intentio sit dicenda?
- Quod peccatum non est nisi contra conscientiam
- Quot modis peccatum dicatur?
- Utrum omne peccatum sit interdicitum?
- Utrum melius sit a leuioribus culpis, quam grauioribus abstinere?
- De peccatorum reconciliatione
- Quid proprie dicatur poenitentia
- De fructuosa poenitentia
- Utrum quis de uno peccato sine altero poenitere possit
- Iniustum non esse, dignum praemio non donari
- De peccato irremissibili
- Utrum poenitentes gemitum sui doloris hinc secum deferant?
- De confessione
- Quod nonnumquam confessio dimitti potest
- Utrum generaliter ad omnes pertineat praelatos soluere et ligare?

**Expositio fidei in symbolum Athanasii** [PL 178, 629-632] 0 –

**Expositio in Epistolam Pauli ad Romanos** [= Commentariorum super s. Pauli epistolam ad Romanos libri quinque = Commentaria in epistolam Pauli

Petrus ¶ Miror, unice meus, quod praeter consuetudinem epistularum ◊ –

5. Rescriptum Petri ad Heloissam ¶ In quatuor, memini, circa quae epistulae tuae nouissimae ◊ –

6. Eiusdem Heloissae ad eundem Petrum ¶ Ne me forte in

1

# Ricostruzione copertine

Nel Settecento la poetica del romanzo elabora e diffonde i nuovi valori della modernità, dichiarandosi contro l'elaborazione retorica del linguaggio a favore della funzione documentaria e comunicativa. Una forte componente razionalistica modifica gli scopi didattici della letteratura, basati precedentemente sulla visione aristocratica e cristiana. Attraverso una ricca scelta di testi, pubblicati in lingua originale con traduzione a fronte, il volume evidenzia la particolare novità e significatività del romanzo realistico come cardine e strumento della rivoluzione culturale borghese in cui sono già ravvisabili i pro-dromi delle esigenze di una società di massa.

9788842420590

Patrizia Nerozzi Bellman *Il romanzo inglese del Settecento*

Patrizia Nerozzi Bellman

## Il romanzo inglese del Settecento

La poetica alle origini della narrativa moderna



Bruno Mondadori

campus

Patrizia Nerozzi Bellman è professore ordinario di Letteratura inglese presso la Libera Università di Lingue e comunicazione IULM di Milano. Studiosa di teoria della narrativa e di storia del romanzo, è specialista del Settecento inglese. Ha lavorato sul rapporto tra letteratura e nuove tecnologie e sulle contaminazioni tra letteratura, scienza e diritto. Tra le sue pubblicazioni sul romanzo del Settecento: *L'altra faccia del romanzo. Creatività e destino dell'antirealismo gotico* (Cisalpino, Milano 1984) e *Virtù e malinconia. Studi su Clarissa di Samuel Richardson* (Marcos y Marcos, Milano 1990). Ha ideato e dirige il progetto [www.tristramshandyweb.it](http://www.tristramshandyweb.it).

In copertina: Joshua Reynolds, *Autoritratto*, c. 1747-48.

€ 20,00



9 788842 420590



# PDF ricercabili (OCR)

The screenshot shows a Windows search window titled "Ricerca" with a search query "IVA in C:\Users\". The search results list two documents: "C:\U...\INT\_085\_F.pdf" and "C:\U...\INT\_035\_F.pdf". The second document is expanded, showing a preview of a PDF page. The previewed text discusses tax law, specifically mentioning "Part IVA" and "section 260". The text in the preview is as follows:

... was the exercise of a choice.  
 ... by the counterfactual for the application of the provision ( ...  
 ... ve happened in the absence of the contract, etc.), the c ...  
 ... look only to what the taxpayer did, so that it seemed nece ...  
 ... xpayer to start down one direction with a transaction and ...  
 ... e course midway for tax reasons. A well-executed tax ...  
 ... ut from the very beginning was thus immune (the false ...  
 ... ).  
 ... tion applied, its effect was simply destructive of the contrac ...  
 ... ot allow the Commissioner to construct an alternative ...  
 ... ve rise to tax; the tax liability had to be found in the ruins o ...  
 ... etc.

acted the more elaborate Part **IVA** to take the place of se ...  
 ... rt, three elements have to be found: a scheme, a tax benefi ...  
 ... usion (not having regard to the parties' actual intentions) th ...  
 ... f the scheme was to obtain the tax benefit. A scheme is defin ...  
 ... r virtually any transaction, although the courts have held t ...  
 ... g that can stand and make sense on its own. A tax benefi ...  
 ... amount is not included in assessable income of a taxpaye ...  
 ... where it would have been included, or might reasonabl ...  
 ... been included, if the scheme had not been entered into; ...  
 ... sion for elections under the Act, such as valuing inventory o ...  
 ... r market value. A similar tax benefit rule applies in the ca ...  
 ... l losses, withholding tax, and foreign tax credits. In determ ...  
 ... ose of the scheme was to obtain the tax benefit, eight

# PDF indicizzati e metadati

165 (179 di 1518)
30,6%

**Segnalibri**

- LEGISLATIVE HISTORY OF UNITED STATES TAX CONVENTIONS - PREPARED BY THE STAFF OF THE JOINT COMMITTEE ON INTERNAL REVENUE TAXATION
- Volume 1 Income Tax Conventions Secs. 1-11
  - PART I INCOME TAX CONVENTIONS
  - SECTION 1 GENERAL INFORMATION
  - SECTION 2 Convention With AUSTRALIA
  - SECTION 3 Convention With AUSTRIA
  - SECTION 4 Convention With BELGIUM
  - SECTION 5 Convention With CANADA
  - SECTION 6 Convention With DENMARK
  - SECTION 7 Convention With FINLAND
  - SECTION 8 Convention With FRANCE
  - SECTION 9 Convention With GERMANY
  - SECTION 10 Convention With GREECE
  - SECTION 11 Convention With HONDURAS

## DOUBLE TAXATION CONVENTIONS

### HEARING

BEFORE THE

### COMMITTEE ON FOREIGN RELATIONS

### UNITED STATES SENATE

EIGHTY-FIFTH CONGRESS

FIRST SESSION

ON


INCOME TAX CONVENTION WITH AUSTRIA (EX. A, 85TH CONG., 1ST SESS.); SUPPLEMENTARY INCOME TAX CONVENTION WITH CANADA (EX. B, 85TH CONG., 1ST SESS.); SUPPLEMENTARY INCOME TAX PROTOCOL WITH JAPAN (EX. K, 85TH CONG., 1ST SESS.); AND INCOME TAX CONVENTION WITH PAKISTAN (EX. N, 85TH CONG., 1ST SESS.)

\_\_\_\_\_

JULY 30, 1957

\_\_\_\_\_

Printed for the use of the Committee on Foreign Relations



UNITED STATES  
GOVERNMENT PRINTING OFFICE  
WASHINGTON : 1957

(165)

### COMMITTEE ON FOREIGN RELATIONS

THEODORE FRANCIS GREEN, Rhode Island, *Chairman*

J. W. FULBRIGHT, Ar <i>ias</i>	ALEXANDER WILEY, Wisconsin
JOHN SPARKMAN, Alabama	H. ALEXANDER SMITH, New Jersey
HUBERT H. HUMPHREY, Minnesota	BOURKE B. HICKENLOOPER, Iowa
MIKE MANSFIELD, Montana	WILLIAM LANGER, North Dakota
WAYNE MORSE, Oregon	WILLIAM F. KNOWLAND, California
RUSSELL B. LONG, Louisiana	GEORGE D. AIKEN, Vermont
JOHN F. KENNEDY, Massachusetts	HOMER E. CAPEHART, Indiana

CARL MARCY, *Chief of Staff*  
C. C. O'DAY, *Clerk*

[Note: After holding this hearing the Committee of Foreign Relations voted to report favorably the conventions with Austria, Canada, Japan, and Pakistan. Subsequently, the committee received evidence of certain opposition to some portions of the Pakistan Treaty and agreed to reopen hearings on that convention.]

ii

(166)

Per avere ulteriori informazioni  
visita il nostro sito:

**[www.pagenet.it](http://www.pagenet.it)**

