

PageNet srl – 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

CZUR

ELAR

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



Consiglio Nazionale
delle Ricerche



MAX-PLANCK-GESellschaft

Società ed enti privati



MAISTO E ASSOCIATI



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

La digitalizzazione dei fondi cartacei

Caratteristiche soluzione PageNet

- ❑ Garanzia dell'integrità degli originali.
- ❑ Allestimento laboratorio presso il committente.
- ❑ Diverse tipologie di output (formati, risoluzione...) secondo le esigenze del committente.
- ❑ 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

Scanner piani versatili e potenti per libri e carte d'archivio.

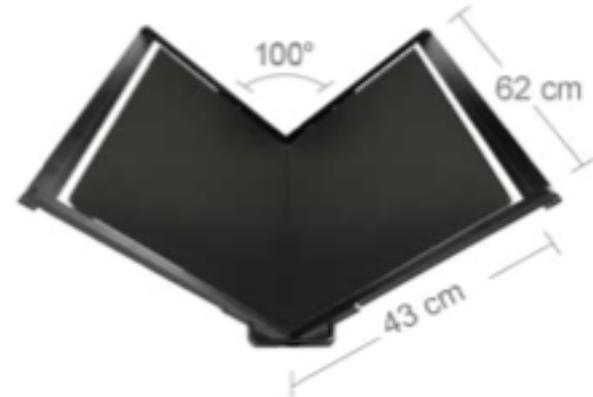
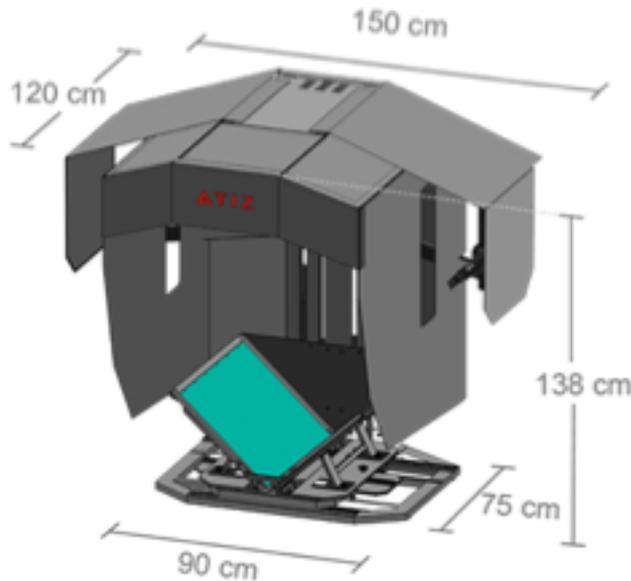


EPSON scanner

Diapositive, negativi, trasparenti. Altissima risoluzione.

Scanner ATIZ BookDrive

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



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

Scanner ELARSCAN

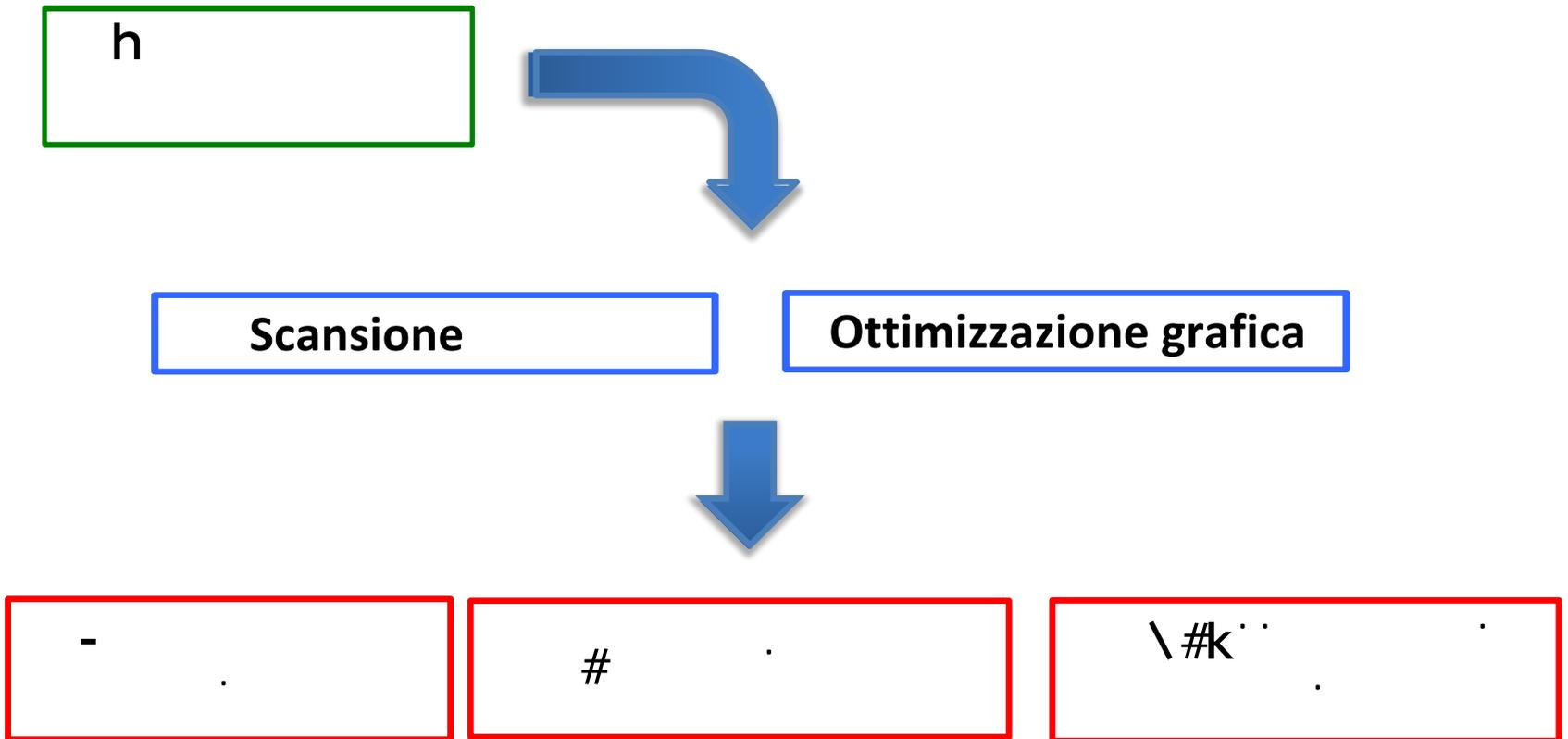
Gli scanner ideali per gli archivi e le raccolte più eterogenee.
Disponibili anche in versione self-service.

- Grande facilità d'uso
- Alte prestazioni



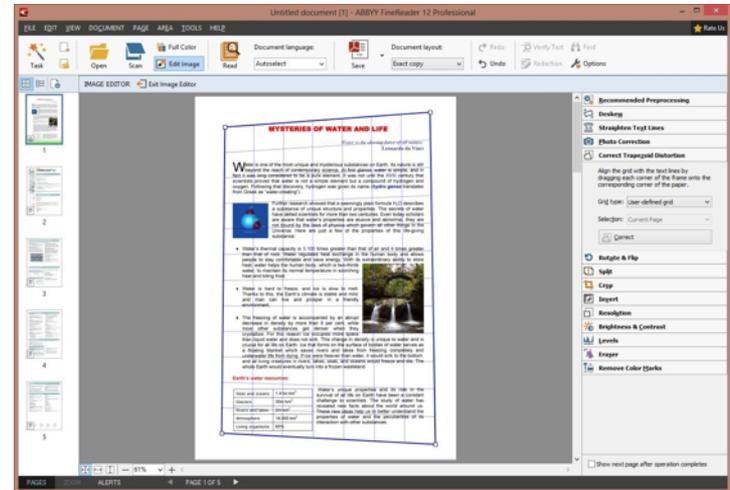
La digitalizzazione dei fondi cartacei

Workflow tipico



Post-produzione grafica

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

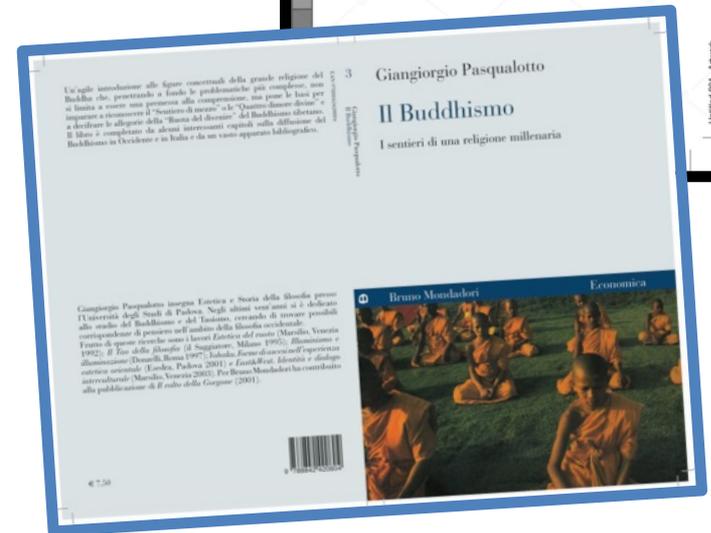
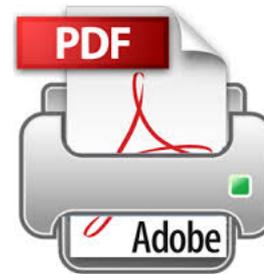


Dall'originale cartaceo al file di stampa I PDF DI STAMPA

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**.

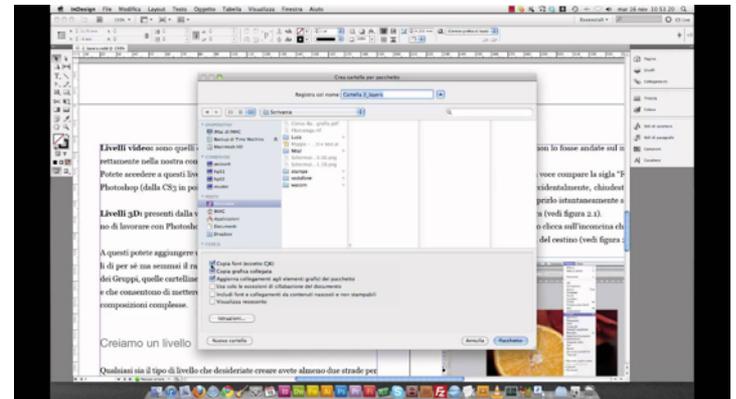
È così possibile effettuare delle ristampe anastatiche degli originali.



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.



Scanner 3D e DAM

- Grazie alla *partnership* con Bontex srl, PageNet offre soluzioni per la digitalizzazione di oggetti tridimensionali (e-commerce, musei...)
- Soluzioni DAM per l'archiviazione dei contenuti digitali per la comunicazione multi-canale.



Integrazione con *Database*

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



In alternativa, PageNet, grazie alla propria rete di partner, progetta, costruisce e implementa un DataBase/DAM concepito *ad hoc* per la realizzazione di una nuova biblioteca digitale.

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 qd̄ insi-
 gnes uiri ac magistri nite faci-
 unt: sed qd̄ facere debent imi-
 tari oportet. Expendat prius se-
 ipm̄ qui se dicare uult regibus:
 an tollere labores: famem per-
 petui: sitim sufferre: contumeliasq;
 ualeat sustinere. Deinde prospici-
 at diligenter utrum ex curia
 consequi possit quod suus desi-
 derat animus. Mihi & angustie
 apud principes infinite: intolle-
 rabilesq; esse uidentur. & que ho-
 mines optant illic nullatenus in-

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

NEPETENDA est
 igitur paterna uox.
 Quid ille stultus
 esse autumat lingu-
 los qui nō coacte
 principibus seruiunt. Clara uox
 dura tamen fortasse nonnullis
 uidetur. Sed audiant quo pacto
 probetur. Stulti quo ad proposi-
 tum nostrū tribus modis dicū-
 tur homines. Stultus est qui
 queritat quod nequit inuenire.
 Stultus & qui querit quod no-
 cet inuentum. Stultus quoq; &
 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 America—the war-time engineering axes 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 Bononi (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 (Intrepido)

DIETRO QUEL GRIDO DI FILLER, L'INTERO EQUIPAGGIO DELLA NAUVE 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.

NOOOO!...

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 SOMMERSIBILE 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?... HA TIRATO LE CUOIA!... 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 MICIDIALE ARMA?...

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

COSI' DICENDO, ROLAND APRE LA VALIGIA ED INDICA UN NAHEROTTOLO 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.

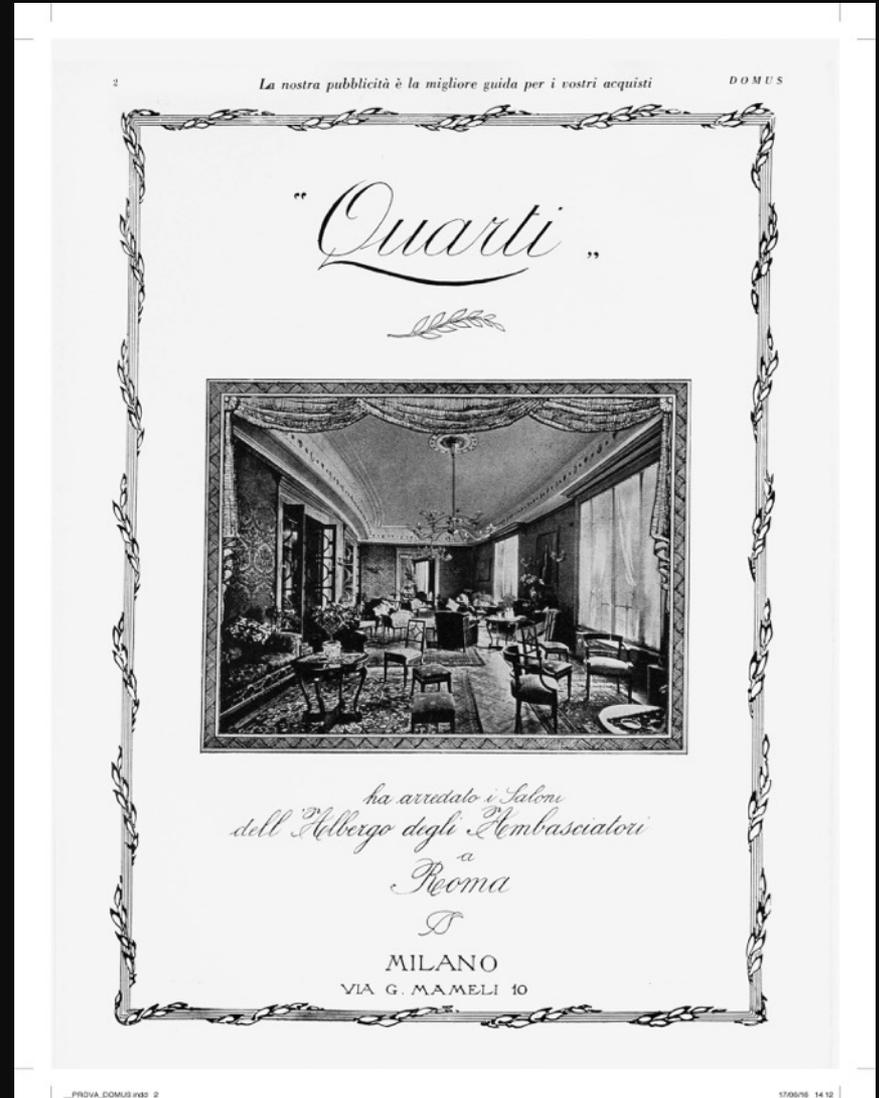
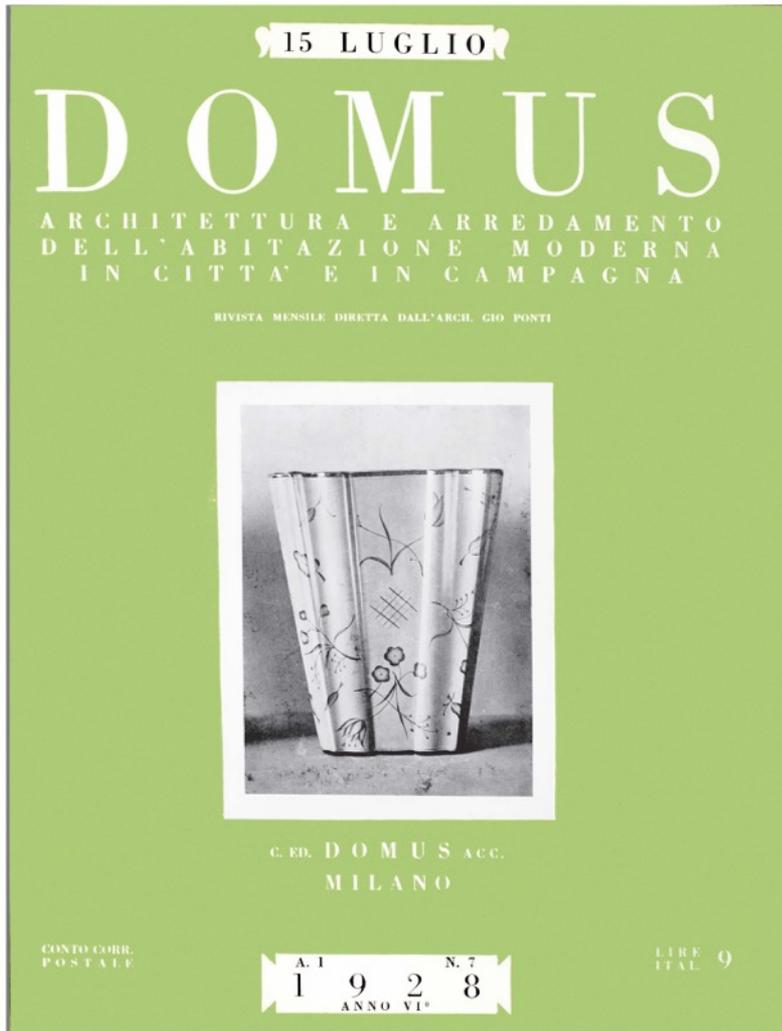
31-94

FINE

FRA TRE SETTIMANE UN NUOVO ROMANZO COMPLETO DI **ROLAND EAGLE**

123

Esempi (ristampe Domus)



Esempi (Editrice Bibliografica)

DIZIONARIO DELLE OPERE CLASSICHE

Vittorio Volpi



HERODOTI HISTORICI INCIPIT.
 Laurentii Vallens. consuetudo de Graeco in Latinum.

ERODOTI Halicarnasaei historis explicatio haec est: ut neque ex quo gesta sunt ex rebus humanis oblirescunt ex ratione ingenia & administranda opera: uel a Graeco edita uel a Barbaris gloria fraudentur: cum aliis tum uero: quae de re sit inter se belligeraverit. Praefatus enim memoratis diffusionis auctores: exiit Phoenicia: qui a mari quod Rubrum uocatur in hoc nostrum profectus: & hanc incolentes regionem: quam nunc quoque incolunt:

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

12. Petri Abaelardi q relatione ad nostras est aures o -

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]

Petrus q Miror, unice meus, quod praeter consuetudinem epistularum o -

5. Rescriptum Petri ad Heloissam q In quatuor, memini, circa quae epistulae tuae novissimae o -

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

- aliquo de inobedientia causari queas o
 - 7. Rursus Petri ad Heloissam. De origine sanctimonialium q Charitati tuae, charissima soror, de ordine tuae professionis o -
 - 8. Eiusdem Petri ad Heloissam. Institutio, seu, regula sanctimonialium q Petitionis tuae parte iam aliqua prout potuimus absoluta o -
 - 9. Eiusdem Petri ad virgines Paracletenses. De studio litterarum q Beatus Hieronymus in eruditione virginum Christi plurimum occupatus o -
 - 10. Petri Abaelardi ad Bernardum Clareauellensem abbatem q Cum nuper Paracletum venissem, quibusdam compulsus negotiis ibi peragensis o -
 - 11. Petri Abaelardi [auctoribus Ada abbate coenobii martyrum Dionysii, Rustico et Eleutherio] o -
 - 12. Petri Abaelardi q Multorum relatione ad nostras delatum est aures o -
 - 13. Petri Abaelardi q Mystica quaedam de vulpe fabula in proverbium a vulgo est assumpta o -
 - 14. Petri Abaelardi ad G. Parisiensem episcopum q Relatum est nobis a quibusdam discipulorum nostrorum supervenientibus o -
 - 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 o -
 - 18. [- BERNARDUS Clareauellensis Epistulae 187]
 - 19. [- BERNARDUS Clareauellensis Epistulae 188]
 - 20. [- BERNARDUS Clareauellensis Epistulae 189]
 - 21. [- BERNARDUS Clareauellensis Contra quaedam capitula errorum Abaelardi]
 - 22. [- BERNARDUS Clareauellensis Epistulae 191]
 - 23. [- BERNARDUS Clareauellensis Epistulae 192]
 - 24. [- BERNARDUS Clareauellensis 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
- 1. De vitio animi quod ad mores pertinet
 - 2. Quid distet inter peccatum et vitium inclinans ad malum?
 - 3. Quid sit animi vitium et quid proprie dicatur peccatum?
 - 4. De suggestionibus daemonum
 - 5. Cur opera peccati magis quam ipsum puniatur?
 - 6. De peccatis spiritualibus vel carnalibus
 - 7. Cur Deus dicatur inspector cordis et renum?
 - 8. De remuneratione operum exteriorum
 - 9. Quod Deus et homo in Christo uniti non sit melius aliquid quam solus Deus
 - 10. Quod multitudo bonorum non est melius uno bonorum
 - 11. Quod intentione bona sit opus bonum
 - 12. Unde bona intentio sit dicenda?
 - 13. Quod peccatum non est nisi contra conscientiam
 - 14. Quot modis peccatum dicatur?
 - 15. Utrum omne peccatum sit interdictum?
 - 16. Utrum melius sit a levioribus culpis, quam gravioribus abstinere?
 - 17. De peccatorum reconciliatione
 - 18. Quid proprie dicatur poenitentia
 - 19. De fructuosa poenitentia
 - 20. Utrum quis de uno peccato sine altero poenitere possit
 - 21. Inustum non esse, dignum praemio non donari
 - 22. De peccato irremissibili
 - 23. Utrum poenitentes gemitum sui doloris hinc secum deferant?
 - 24. De confessione
 - 25. Quod nonnumquam confessio dimitti potest
 - 26. Utrum generaliter ad omnes pertineat praelatos solvere et ligare?
- Expositio fidei in symbolum Athanasii** [PL 178, 629-632] 0 -
- Expositio in Epistulam Pauli ad Romanos** [= Commentariorum super s. Pauli epistulam ad Romanos libri quinque = Commentaria in epistulam Pauli

Esempi (Post-Produzione)

2 — ABARIS — A.B.C.

che la Germania volle approfittare dell'occasione per offrire alla società svedese, intermedia 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'Aerotrampost accettò questo accomodamento. Tuttavia, per porre l'industria svedese in condizioni di trarre vantaggio dalle circostanze così create, esse prese l'iniziativa della formazione di una Società svedese per la costruzione di velivoli, e, precisamente, della A/B Svensk Flyginstruktör. Essendosi così assicurato il materiale necessario per l'esercizio delle proprie linee, l'Aerotrampost 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 Malak. Poco tempo dopo la Società Aerotrampost ottenne dallo Stato svedese la sovvenzione che aveva reclamato sin dall'epoca della fondazione. L'aiuto finanziario che le venne così assicurato venne scomposto in premi a seconda del chilometraggio percorso, ed in premi ammortizzabili. La sovvenzione venne elevata nel 1925 a 985.000 corone.

ABARIS — Maga 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 1902. 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, ed prof. Volterra e col prof. Bianchi procedette al collaudo del dirigibile M. 5. Alla fine dell'anno 1919 passò allo stabilimento di Costruzioni Aeronautiche Italiane Ernesto Breda, progettò e costruì gli apparecchi Breda A. 1. dal num. 2 fino al 10. Nel 1929 passò ai Cantieri Aeronautici Bergamaschi.

ABATI ANTONIO — Poeta del secolo XVII autore di «Delle Frasiarie» (Firenze 1673, per gli Herodi Sardaniani) in cui, in termini vaghi, accenna a certe «besite poetiche» che si recano in Parmano «sopra il grappolo di un acino Pezaso» (pag. 170). La mancanza di più precisa indicazione su «Pezaso» volente o trattante, induce a credere che l'Abati abbia riferito l'argomento del volo per mera casualità di forma letteraria, senza 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 effettuò importanti esperienze di aerodinamica.

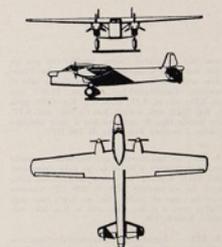
ABBA ENRICO — Nato a Brescia il 6 ottobre 1901. Durante la guerra italo-austriaca nel settembre del 1915 brevettò in Colonia pilota aviatore fu alla 57^a Squadriglia Caproni ed indi in Francia con la 15^a Squadriglia dei 18^o Gruppi aeroplani, restandovi gravemente ferito. Decorato di una medaglia d'argento e di una di bronzo al valor militare. Laureato in ingegneria.

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

ABBEVILLE (Somma). — Aerodromo Druac. Posizione geografica 50° 08' N. 1° 50' E. Greenwich, a 4 Km. NNE della stazione di Abbeville ed a E della rotabile Abbeville-Herdin-Saint Omer. Dimensioni m. 109 x 700; altitudine dell'aerodromo s. l. m. m. 74. Rifornimenti in quantità limitata. Ufficio per piccole riparazioni. Sul campo vi è la scritta: Abbeville, R. T. nom. F. N. Faro Aeronautico; F. Stazione meteorologica. Caratteristiche del fuoco (aerodromo): lum. Os-5 lum. Os-5 lum. Os-5 lum. Os-5 ecc. Viene acceso mezz'ora dopo il calar del sole e spento dopo due ore di funzionamento. Postata media Km. 25. Altezza sull'aerodromo m. 71; sul livello del mare m. 81.

ABBOT HARRY — Colonnello paracadutista americano. Deceduto a St. 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'aeroplano; 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 Livorno dove si diplomò capitano di lungo corso. Fu tra i primi fondatori del Fascio di Livorno e squadrista della «Disparata» del Fascio livornese. Nel 1920 fu più volte arrestato per motivi politici. Divenne legionario dell'impresa fumana. 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 Caecilia. Ha partecipato al volo Italo-Brasile; a Bolama uscì inoltramente da un grave incidente di volo, ed ha partecipato in qualità di comandante di apparecchio alla Crociera Aerea del Decennale meritandosi la medaglia d'oro al v. m.

ABBUS-LANGLAIS — Piccolo apparecchio, monoplano con carrello a tre ruote, progettato da Abbais e costruito nel 1920 da De Monge.

A. B. C. — Sigla della A.B.C. Motori limitati, ditta di costruzione di motori con sede a Walton on Thames, Surrey in Inghilterra. Costruì motori d'aviazione sin dal 1911. Durante la guerra si sviluppò le serie Wasp e Dragonfly. 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. Motors Ltd di Walton-on-Thames. Caratteristiche: cil. 9; al. mm. 140; cor. mm. 165; cil. l. 22,80; reg. g. 1650; post. HP. 320; peso Kg. 291.

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; lum. m. 5,25; alt. m. 1,85; peso a v. Kg. 187; peso t. Kg. 191; vel. max. Km/h. 165.

A. B. C. « SCORPION » I. — Motore a cilindri opposti, raffr. ad aria. Caratteristiche: cil. 2; al. mm. 87,50; cor. mm. 91,50; cil. t. l. 1,10; reg. n. 2000; reg. m. 35,90; post. HP. 35; peso Kg. 47,70.

A. B. C. « SCORPION » II. — Motore a cilindri opposti, raffr. ad aria. Caratteristiche: cil. 2; al. mm. 102; cor. mm. 91,41; cil. t. 0,74; reg. 2500; post. HP. 31; peso Kg. 49,6.

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

A. B. C. « WASP » II. — Motore con cilindri a stella, raffr. ad aria. Caratteristiche: cil. 7; al. mm. 120; cor. mm. 159; cil. t. 10,90; reg. 1650; post. HP. 160; peso Kg. 156.

A. B. C. 30 HP. — Motore a cilindri, raffr. ad aria, costruito nel 1912. Caratteristiche: cil. 4; al. mm. 95; cor. mm. 79; post. HP. 30; peso Kg. 50.

A. B. C. 45 HP. — Motore a cilindri verticali, raffr. ad acqua, costruito nel 1910. Caratteristiche: cil. 4; al. mm. 114; cor. mm. 120; post. HP. 30.

A. B. C. 45 HP. — Motore a cilindri radiali, raffr. ad acqua, costruito nel 1912. Caratteristiche: cil. 6; al. mm. 95; cor. mm. 79; post. HP. 61; peso Kg. 79.

A. B. C. 85 HP. — Motore a cilindri radiali, raffr. ad acqua, costruito nel 1912. Caratteristiche: cil. 8; al. mm. 127; cor. mm. 114; post. HP. 85; peso Kg. 100.

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

byproducts. Caratteristiche: cil. 8; al. mm. 127; cor. mm. 114; post. HP. 85; peso Kg. 100.

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

byproducts. Caratteristiche: cil. 8; al. mm. 127; cor. mm. 114; post. HP. 85; peso Kg. 100.

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

byproducts. Caratteristiche: cil. 8; al. mm. 127; cor. mm. 114; post. HP. 85; peso Kg. 100.

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

byproducts. Caratteristiche: cil. 8; al. mm. 127; cor. mm. 114; post. HP. 85; peso Kg. 100.

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

byproducts. Caratteristiche: cil. 8; al. mm. 127; cor. mm. 114; post. HP. 85; peso Kg. 100.

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

byproducts. Caratteristiche: cil. 8; al. mm. 127; cor. mm. 114; post. HP. 85; peso Kg. 100.

A.B.C. « Scorpion »

2 — ABARIS — A.B.C.

che la Germania volle approfittare dell'occasione per offrire alla società svedese, intermedia 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'Aerotrampost accettò questo accomodamento. Tuttavia, per porre l'industria svedese in condizioni di trarre vantaggio dalle circostanze così create, esse prese l'iniziativa della formazione di una Società svedese per la costruzione di velivoli, e, precisamente, della A/B Svensk Flyginstruktör. Essendosi così assicurato il materiale necessario per l'esercizio delle proprie linee, l'Aerotrampost 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 Malak. Poco tempo dopo la Società Aerotrampost ottenne dallo Stato svedese la sovvenzione che aveva reclamato sin dall'epoca della fondazione. L'aiuto finanziario che le venne così assicurato venne scomposto in premi a seconda del chilometraggio percorso, ed in premi ammortizzabili. La sovvenzione venne elevata nel 1925 a 985.000 corone.

ABARIS — Maga 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 1902. 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, ed prof. Volterra e col prof. Bianchi procedette al collaudo del dirigibile M. 5. Alla fine dell'anno 1919 passò allo stabilimento di Costruzioni Aeronautiche Italiane Ernesto Breda, progettò e costruì gli apparecchi Breda A. 1. dal num. 2 fino al 10. Nel 1929 passò ai Cantieri Aeronautici Bergamaschi.

ABATI ANTONIO — Poeta del secolo XVII autore di «Delle Frasiarie» (Firenze 1673, per gli Herodi Sardaniani) in cui, in termini vaghi, accenna a certe «besite poetiche» che si recano in Parmano «sopra il grappolo di un acino Pezaso» (pag. 170). La mancanza di più precisa indicazione su «Pezaso» volente o trattante, induce a credere che l'Abati abbia riferito l'argomento del volo per mera casualità di forma letteraria, senza 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 effettuò importanti esperienze di aerodinamica.

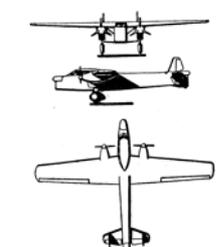
ABBA ENRICO — Nato a Brescia il 6 ottobre 1901. Durante la guerra italo-austriaca nel settembre del 1915 brevettò in Colonia pilota aviatore fu alla 57^a Squadriglia Caproni ed indi in Francia con la 15^a Squadriglia dei 18^o Gruppi aeroplani, restandovi gravemente ferito. Decorato di una medaglia d'argento e di una di bronzo al valor militare. Laureato in ingegneria.

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

ABBEVILLE (Somma). — Aerodromo Druac. Posizione geografica 50° 08' N. 1° 50' E. Greenwich, a 4 Km. NNE della stazione di Abbeville ed a E della rotabile Abbeville-Herdin-Saint Omer. Dimensioni m. 109 x 700; altitudine dell'aerodromo s. l. m. m. 74. Rifornimenti in quantità limitata. Ufficio per piccole riparazioni. Sul campo vi è la scritta: Abbeville, R. T. nom. F. N. Faro Aeronautico; F. Stazione meteorologica. Caratteristiche del fuoco (aerodromo): lum. Os-5 lum. Os-5 lum. Os-5 lum. Os-5 ecc. Viene acceso mezz'ora dopo il calar del sole e spento dopo due ore di funzionamento. Postata media Km. 25. Altezza sull'aerodromo m. 71; sul livello del mare m. 81.

ABBOT HARRY — Colonnello paracadutista americano. Deceduto a St. 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'aeroplano; 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 Livorno dove si diplomò capitano di lungo corso. Fu tra i primi fondatori del Fascio di Livorno e squadrista della «Disparata» del Fascio livornese. Nel 1920 fu più volte arrestato per motivi politici. Divenne legionario dell'impresa fumana. 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 Caecilia. Ha partecipato al volo Italo-Brasile; a Bolama uscì inoltramente da un grave incidente di volo, ed ha partecipato in qualità di comandante di apparecchio alla Crociera Aerea del Decennale meritandosi la medaglia d'oro al v. m.

ABBUS-LANGLAIS — Piccolo apparecchio, monoplano con carrello a tre ruote, progettato da Abbais e costruito nel 1920 da De Monge.

A. B. C. — Sigla della A.B.C. Motori limitati, ditta di costruzione di motori con sede a Walton on Thames, Surrey in Inghilterra. Costruì motori d'aviazione sin dal 1911. Durante la guerra si sviluppò le serie Wasp e Dragonfly. 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. Motors Ltd di Walton-on-Thames. Caratteristiche: cil. 9; al. mm. 140; cor. mm. 165; cil. l. 22,80; reg. g. 1650; post. HP. 320; peso Kg. 291.

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; lum. m. 5,25; alt. m. 1,85; peso a v. Kg. 187; peso t. Kg. 191; vel. max. Km/h. 165.

A. B. C. « SCORPION » I. — Motore a cilindri opposti, raffr. ad aria. Caratteristiche: cil. 2; al. mm. 87,50; cor. mm. 91,50; cil. t. l. 1,10; reg. n. 2000; reg. m. 35,90; post. HP. 35; peso Kg. 47,70.

A. B. C. « SCORPION » II. — Motore a cilindri opposti, raffr. ad aria. Caratteristiche: cil. 2; al. mm. 102; cor. mm. 91,41; cil. t. 0,74; reg. 2500; post. HP. 31; peso Kg. 49,6.

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

A. B. C. « WASP » II. — Motore con cilindri a stella, raffr. ad aria. Caratteristiche: cil. 7; al. mm. 120; cor. mm. 159; cil. t. 10,90; reg. 1650; post. HP. 160; peso Kg. 156.

A. B. C. 30 HP. — Motore a cilindri, raffr. ad aria, costruito nel 1912. Caratteristiche: cil. 4; al. mm. 95; cor. mm. 79; post. HP. 30; peso Kg. 50.

A. B. C. 45 HP. — Motore a cilindri verticali, raffr. ad acqua, costruito nel 1910. Caratteristiche: cil. 4; al. mm. 114; cor. mm. 120; post. HP. 30.

A. B. C. 45 HP. — Motore a cilindri radiali, raffr. ad acqua, costruito nel 1912. Caratteristiche: cil. 6; al. mm. 95; cor. mm. 79; post. HP. 61; peso Kg. 79.

A. B. C. 85 HP. — Motore a cilindri radiali, raffr. ad acqua, costruito nel 1912. Caratteristiche: cil. 8; al. mm. 127; cor. mm. 114; post. HP. 85; peso Kg. 100.

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

byproducts. Caratteristiche: cil. 8; al. mm. 127; cor. mm. 114; post. HP. 85; peso Kg. 100.

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

byproducts. Caratteristiche: cil. 8; al. mm. 127; cor. mm. 114; post. HP. 85; peso Kg. 100.

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

byproducts. Caratteristiche: cil. 8; al. mm. 127; cor. mm. 114; post. HP. 85; peso Kg. 100.

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

byproducts. Caratteristiche: cil. 8; al. mm. 127; cor. mm. 114; post. HP. 85; peso Kg. 100.

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

byproducts. Caratteristiche: cil. 8; al. mm. 127; cor. mm. 114; post. HP. 85; peso Kg. 100.

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

byproducts. Caratteristiche: cil. 8; al. mm. 127; cor. mm. 114; post. HP. 85; peso Kg. 100.

A.B.C. « Scorpion »

Esempio ricostruzione copertina

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.

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

€ 20,00



9 788842 420590



PDF ottimizzati e indicizzati per la consultazione

The image shows a PDF viewer window with a table of contents on the left and the book cover on the right. The table of contents lists the following sections:

- PREFACE TO THE SECOND EDITION
- OUTLINE TABLE OF CONTENTS
- CONTENTS
- TABLE OF ABBREVIATIONS
- ACKNOWLEDGEMENTS
- TABLE OF CASES
- TABLE OF TREATIES, EUROPEAN LEGISLATIVE INSTRUMENTS AND NATIONAL LEGISLATION
- TABLES OF EQUIVALENCES REFERRED TO IN ARTICLE 12 OF THE TREATY OF AMSTERDAM
- PROLOGUE
- 1. The Development of European Integration
- 2. The Institutions
- 3. Community Legislation and Policy-Making
- 4. The Nature of EC Law: Direct and Indirect Effect
- 5. The Application of EC Law: Remedies in National Courts
- 6. The Relationship Between EC Law and National Law: Supremacy
- 7. General Principles I: Fundamental Rights
- 8. General Principles II: Proportionality, Legitimate Expectations, Non-Discrimination, and Transparency
- 9. Enforcement Actions against Member States
- 10. Preliminary Rulings and the Building of a European Judicial System
- 11. Review of Legality
- 12. Damages Actions and Money Claims
- 13. Free Movement of Goods: Duties, Charges, and Taxes
- 14. Free Movement of Goods: Quantitative Restrictions
- 15. Free Movement of Capital and Economic and Monetary Union
- 16. Free Movement of Workers and Beyond
- 17. Freedom of Establishment and to Provide Services
- 18. The Public Policy, Security, and Health Derogations: Directive 64/221
- 19. Equal Treatment of Women and Men
- 20. Competition Law: Article 81 (formerly 85)
- 21. Competition Law: Article 82 (formerly 86)
- 22. Competition Law: Mergers
- 23. Competition: Enforcement and Procedure
- 24. Intellectual Property
- 25. The State and the Common Market
- 26. Completion of the Single Market
- INDEX

The book cover features a map of Europe with the title 'EU LAW' in large white letters on a black background. Below the title, it says 'TEXT, CASES, AND MATERIALS' and 'SECOND EDITION'. At the bottom of the cover, the authors' names 'PAUL CRAIG' and 'GRAINNE DE BURCA' are listed. The cover also includes several small black and white illustrations of historical figures in legal or academic attire.

PDF ricercabili (OCR)

The image shows a Windows search window titled "Ricerca" with a search query "IVA in C:\Users\". The search results list two documents: "CAU...\INT_085_F.pdf" and "CAU...\INT_035_F.pdf". The second document is selected, and its preview is shown on the right. The preview displays a text document with a blue highlight on the word "IVA" in the sentence: "Part IVA to take the place of section 260. Under this Part, three elem". The search window interface includes a search bar, a search button, and a list of results.

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

OR

INCOME TAX CONVENTION WITH AUSTRIA (EX. A, 80TH CONG., 1ST SESS.); SUPPLEMENTARY INCOME TAX CONVENTION WITH CANADA (EX. B, 80TH CONG., 1ST SESS.); SUPPLEMENTARY INCOME TAX PROTOCOL WITH JAPAN (EX. K, 80TH CONG., 1ST SESS.); AND INCOME TAX CONVENTION WITH PAKISTAN (EX. N, 80TH 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 FRANCH GREEN, Rhode Island, Chairman

| | |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| J. W. FULBRIGHT, Ar. Mo. | ALEXANDER WILEY, Wisconsin |
| JOHN F. BARKMAN, Kansas | B. ALEXANDER MITCHELL, New Jersey |
| ROBERT H. HUMPHREY, Minnesota | DOUGLAS S. HICKENLOOPER, Iowa |
| MIKE MANWIFRELO, Missouri | WILLIAM L. LAUDER, North Dakota |
| WAYNE MOHRSE, Oregon | WILLIAM F. KNOWLAND, California |
| RUSSELL B. LONG, Louisiana | GEORGE D. ASKIN, Vermont |
| JOHN F. KENNEDY, Massachusetts | BOMER E. CASPERANT, Indiana |

Carl Mann, Chief of Staff
C. C. O'Dair, Clerk

[Here, after holding this hearing the Committee on Foreign Relations voted to report favorably the six treaties with Austria, Canada, Japan, and Pakistan. Before printing, the committee received evidence of a treaty negotiation in some portions of the Pakistan Treaty and agreed to report hearings on that treaty.]

ii

(166)