



Millimetre

2 styles, 2 weights : regular & bold

Author : Jérémy Landes-Nones

License : SIL OFL

First diffusion : february 2016

www.velvetyne.fr

Millimetre Regular

Millimetre Bold

Millimetre is a serie of Fonts constructed on a grid based on the metric system. It follows the decimal logic of this system. In this spirit, when you type-set Millimetre, you don't use the archaic unit of the point but the millimetre, centimetre, decimeter or the meter itself for the really big sizes.

Each em is vertically and horizontally divided in 10 units. Printed at a 1 cm size, the strokes of the regular will be 1 mm thick. Both white spaces and black stems fit on this grid. Half of the lines and columns of this 10x10 grid are receive the stems and the strokes of this Font whereas the other half is always white, making millimetre rythm quite unique, totally settled, like a bar code. This grid based design, aligned to a pixel grid, makes Millimetre works quite well on screen too.

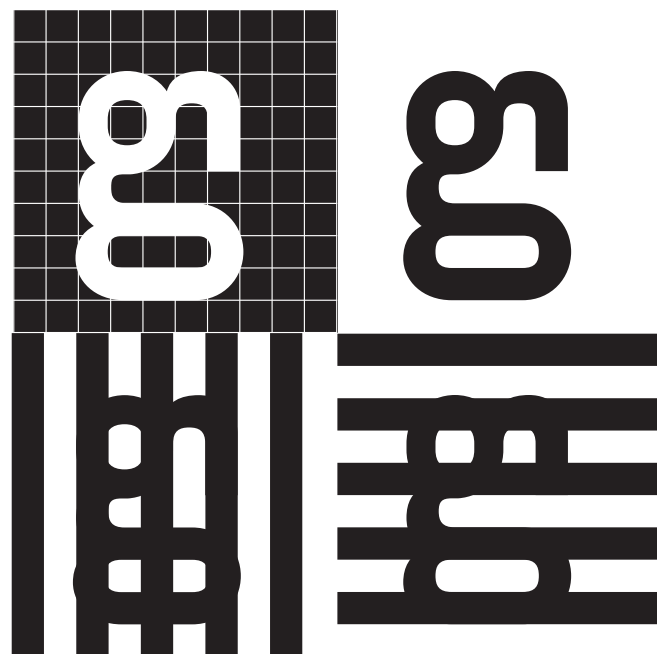
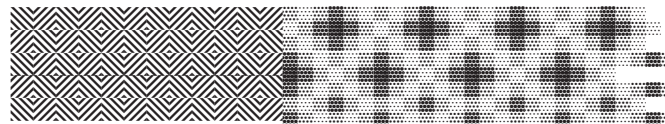
From a stylistic point of view, Millimetre is a geometric, constructed sans serif, with quite wide propor-

tions even is the with of several glyphs could contradict this statement. With its rectangular look and closed terminals, Millimetre reminds 60's sans such as Eurostile. Far from runing away from this graphic universe, Millimetre embraces the retro-futuristic, architectural, technological and science-fictionnal connotations that comes with it.

If the regular never leaves the grid, the other weights are more sensible whereas keeping a really close rythm. Millimetre Bold weight is twice the one of the regular and the light one is half the one of the regular.

This type family comes with a wide range of technic and geometric ornaments allowing to create patterns exactly dialoguing with the text. These ornaments are inspired by the early age of the computer era and by the technical graphs used in the printing business.

Millimetre is a libre and open-source Font currently still in developpment. Contribute on [github](#).



2,8 pts
= 1 mm

5,7 pts
= 2 mm

8,5 pts
= 3 mm

14 pts
= 5 mm

28 pts
= 10 mm

56 pts
= 20 mm

56 pts
= 20 mm

28 pts
= 10 mm

8,5 pts
= 3 mm

 5.7×10^{-2}

2,8 pts
= 1 mm

Goalmout

Mystagogus

Hydrogenation

Microminiaturising

Onctijferen walloniqu

Pseudohexagonalsymmet

Circumnavigation Entomophagou

Numismatie Mangouste Somnambulati

Matogrossodosul Shotgunmarriage Stampingo

Computergraphics Potassiumargondating Discombobulat

GOALMOU

MYSTAGOGU

HYDROGENATION

MICROMINIATURISING

ONCTIJFEREN WALLONI

PSEUDOHEXAGONALSYMMET

CIRCUMNAVIGATION ENTOMOPHAGO

NUMISMATIE MANGOUSTE SOMNAMBULA

MATOGROSSODOSUL SHOTGUNMARRIAGE STAMPIN

COMPUTERGRAPHICS POTASSIUMARGONDATING DISCOMBOBU

GOALMOU
MYSTAGOGU
HYDROGENATIOI
MICROMINIATURISIN
ONCTIJFEREN WALLONI
PSEUDOHEXAGONALSYMMET
CIRCUMNAVIGATION ENTOMOPHAGC
NUMISMATIE MANGOUSTE SOMNAMBULA
MATOGROSSODOSUL SHOTGUNMARRIAGE STAMPIN
COMPUTERGRAPHICS POTASSIUMARGONDATING DISCOMBOBUI

Le cycle de Fonctionnement se décompose de manière analytique en quatre temps ou phases. Le mouvement du piston est initié par la combustion (augmentation rapide de la température et donc de la pression des gaz) d'un mélange de carburant et d'air (comburant) qui a lieu durant le temps moteur. C'est le seul temps produisant de l'énergie, les trois autres temps en consomment mais le rendement est le plus possible. Le piston se déplace pendant le démarrage grâce à une source d'énergie externe (souvent un démarreur ou lanceur : un moteur électrique est couplé temporairement au vilebrequin) jusqu'à ce qu'au moins un temps moteur produise une force capable d'assurer les trois autres temps avant le prochain temps moteur. Le moteur fonctionne dès lors seul et produit un couple sur son arbre de sortie. Le rendement d'un moteur est le rapport entre la puissance mécanique délivrée et la puissance thermique fournie par le carburant. Il dépend du cycle thermodynamique choisi, des paramètres de fonctionnement (taux de compression) et des pertes thermiques, mécaniques (frottement dans l'admission et l'échappement) ainsi que des pertes dues aux accessoires nécessaires à son fonctionnement (pompe d'injection (moteur diesel), ventilateur de refroidissement, pompe de refroidissement, pompe à huile, compresseur de climatisation et autres éventuels accessoires). Le rendement maximal pour les moteurs modernes est de 35 % environ pour les moteurs à allumage et de 45 % pour les moteurs Diesel alors que les moteurs industriels dépassent 50 %. L'énergie nécessairement perdue suivant le cycle de Carnot peut être récupérée par cogénération (pour réchauffer un autre fluide tel que l'eau chaude sanitaire par exemple), améliorant ainsi le rendement global de l'installation dans son ensemble. Pour un système réalisant une conversion d'énergie (moteur, pompe à chaleur), le rendement est défini par certains auteurs comme étant le rapport entre l'énergie

Goalmol

Mystagogu

Hydrogenation

Microminiaturisir

Onctijferen wallonig

Pseudohexagonalsymme

Circumnavigation Entomophag

Numismatie Mangouste Somnambu

Matogrossodosul Shotgunmarriage Stamping

Computergraphics Potassiumargondating Discombobu

GOALMOU

MYSTAGOGU

HYDROGENATION

MICROMINIATURIS

ONCTIJFEREN WALLO

PSEUDOHEXAGONALSYMME

CIRCUMNAVIGATION ENTOMOPHAG

NUMISMATIE MANGOUSTE SOMNAMBU

MATOGROSSODOSUL SHOTGUNMARRIAGE STAMP

COMPUTERGRAPHICS POTASSIUMARGONDATING DISCOMBOB

**GOALMOU
MYSTAGOG
HYDROGENATIO
MICROMINIATURIS
ONCTIJFEREN WALLOI
PSEUDOHEXAGONALSYMMETRIE
CIRCUMNAVIGATION ENTOMOPHAGICA
NUMISMATIE MANGOUSTE SOMNAMBULIS
MATOGROSSODOSUL SHOTGUNMARRIAGE STAMPEL
COMPUTERGRAPHICS POTASSIUMARGONDATE DISCOMBOB**

Le cycle de fonctionnement
se décompose de manière
analytique en quatre temps
ou phases. Le mouvement du piston
initié par la combustion (augmentation
de la température et donc de la pression
gaz) d'un mélange de carburant et d'air
burant) qui a lieu durant le temps moteur
le seul temps produisant de l'énergie ; les trois
temps en consomment mais le rendent possible
ton se déplace pendant le démarrage grâce à un
d'énergie externe (souvent un démarreur ou lanceur)
un moteur électrique est couplé temporairement au vilebrevet
jusqu'à ce qu'au moins un temps moteur produise une force
d'assurer les trois autres temps avant le prochain temps
moteur fonctionne dès lors seul et produit un couple sur son arbre.
Le rendement d'un moteur est le rapport entre la puissance mécanique et la
puissance thermique fournie par le carburant. Il dépend du cycle thermodynamique
si, des paramètres de fonctionnement (taux de compression) et des pertes
mécaniques (frottement), d'écoulement (dans l'admission et l'échappement) ainsi que des pertes dues
nécessaires à son fonctionnement tels que pompe d'injection (moteur diesel), ventilateur de refroidissement,
système, pompe à huile, alternateur, compresseur de climatisation et autres éventuels accessoires". Le rendement
les moteurs automobiles modernes est de 35 % environ pour les moteurs à allumage et de 45 % pour les
que les plus gros moteurs industriels dépassent 50 %. L'énergie nécessairement perdue suivant le cycle de
récupérée par cogénération (pour réchauffer un autre fluide tel que l'eau chaude sanitaire par exemple), ainsi
le bilan énergétique global de l'installation dans son ensemble. Pour un système réalisant une conversion
teur, moteur, pompe à chaleur), le rendement est défini par certains auteurs comme étant le rapport entre la
sortie et l'énergie fournie en entrée" et confondent alors les termes d'efficacité thermodynamique et de rend
mique". Il est également possible de distinguer le rendement « effectif » (ou « industriel »), effectivement m
« thermodynamique » issu de la théorie et du calcul. Le rendement maximal théorique d'une machine dite



jillnn.fr
velvetyne.fr

