

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 typeset 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.

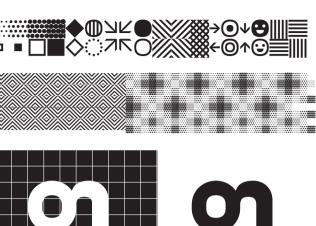
From a stylistic point of view, Millimetre is a geometric, constructed sans serif, with quite wide propor-

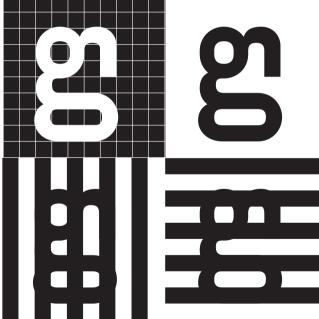
tions even is the with of several glyphs could contradict this statement. With its rectangular look and closed terminals, Millimetre reminds 60's sans such as Eurostile. Far from runing away from this graphic universe, Millimetre embraces the retro-futuristic, architectural, technological and science-fictionnal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





3

2

ACTOUSAL SOME

ngénierie aéronau

est le fer de lanc

s té inventé par James Atkinson en 1882. Ce cycle, qui utilise une détente plus grande
compression, améliore le rendement au prix d'une puissance plus faible i est utilisé
voltures hybrides modernes', le cycle d'Atkinson peut être utilisé dans un moteur à p
compression, ameliore le fols accroître la puissance' et le rendement par
d'un cycle de Beau de Rochast. Ce type de moteur comporte un cycle moteur par tot
offrant la différence de taux de compression et de détente propres au cycle d'Atkins
d'échappement sont évacués du moteur par de l'air comprimé de balayage. Cette mo

Le moteur Quasiturbine ou Qurbine est un type de moteur rement rotatif (sans vilebrequin³, ni effet alternatif radial opposition au Wankel qui est un moteur à piston rotatif), par la famille québécoise de Gilles Saint-Hilaire et initialer veté dans sa version la plus générale AC avec chariots, «

<u>te cycle d'Atkinson est un cycle thermodynamique utilisé dans un moteur à </u>

Reproduction^e de clefs minute, remp ment de semelles de chaussures, se cuir, lacets, pose de talonnette, de

Théorème de Thalès : Soit un triangle ABC, et deux points I

photodétonation est le mode opt des droites (AB) et (AC) de sorte que la droite (BE) soit pare des droites (AB) et (AC) de sorte que la droite (BE) soit pare des droites (AB) et (AC) de sorte que la droite (ABC) (comme indiqué sur les illustrations ci-dessous). I um de combustion, tel une combus : AD/AB = AE/AC = DE/BC. Remarque importante : la deuxièm n'est possible que parce que l'on part du point A et que l'on volumétrique produite par laser

te cycle de fonctionnement se décompose de manière analytique en quatre temps ou pi mouvement du piston est inité par la combustion (augmentation rapide de la températu et de la pression des gaz") d'un mélange de carburant et d'air (comburant) qui a lieu dura de morte de la pression des gaz") d'un mélange de carburant et d'air (comburant) qui a lieu dura de morte d'en combonne et l'energie : les trois autres temps en consomme ce d'en condent possible te piston se déplace pendant le démarrage grâce à une source d'ene gouver un demarrant autre de l'en combonne de l'en de la combon del la combon de la combon del la combon del la combon del la combon de la combon

2,8 pts = 1 mm

4

Goalmout Mystagogu: Hydrogenation Microminiaturising Onctijferen walloniqu Pseudohexagonalsymmet Circumnavigation Entomophagou Numismatie Mangouste Somnambulati Matogrossodosul Shotgunmarriage Stampingo Computergraphics Potassiumargondating Discombobulat

GOALMOU MYSTAGOGU **HYDROGENATIO** MICROMINIATURISIN **ONCTIJFEREN WALLON PSEUDOHEXAGONALSYMMET** CIRCUMNAUIGATION ENTOMOPHAGO NUMISMATIE MANGOUSTE SOMNAMBULA MATOGROSSODOSUL SHOTGUNMARRIAGE STAMPIN COMPUTERGRAPHICS POTASSIUMARGONDATING DISCOMBOBU

GOALMOU **MYSTAGOGU HYDROGENATIO MICROMINIATURISIN** ONCTIJFEREN WALLON **PSEUDOHEXAGONALSYMMET** CIRCUMNAUIGATION ENTOMOPHAGO NUMISMATIE MANGOUSTE SOMNAMBULA MATOGROSSODOSUL SHOTGUNMARRIAGE STAMPIN COMPUTERGRAPHICS POTASSIUMARGONDATING DISCOMBOBU

Le cycle de fonctionneme se décompose de manière analytique en quatre tem ou phases. Le mouvement du pist est initié par la combustion (augmentation rapide de la température et donc de la sion des gaz) d'un mélange de carburar d'air (comburant) qui a lieu durant le tem moteur. C'est le seul temps produisant de l'éner les trois autres temps en consomment mais le ren possible. Le piston se déplace pendant le démarra grâce à une source d'énergie externe (souvent u marreur ou lanceur : un moteur électrique est couplé t rairement au vilebrequin) jusqu'à ce qu'au moins un temps produise une force capable d'assurer les trois autres tem avant le prochain temps moteur. Le moteur fonctionne dès Seul et produit un couple sur son arbre de sortie. Le rendement d'un mote rapport entre la puissance mécanique délivrée et la puissance thermique fo le carburant. Il dépend du cycle thermodynamique choisi, des paramètres de nement (taux de compression) et des pertes thermiques, mécaniques (Frottemen ment (dans l'admission et l'échappement) ainsi que des pertes dues aux accessoires nécessaires à son fonc tels que pompe d'injection (moteur diesel). Ventilateur de refroidissement, pompe de refroidissement, pompe à h teur, compresseur de climatisation et autres éventuels accessoires. Le rendement maximal pour les moteurs a 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 re cogénération (pour réchauffer un autre fluide tel que l'eau chaude sanitaire par exemple), améliorant sensible énergétique global de l'installation dans son ensemble. Pour un système réalisant une conversion d'énergie (t moteur, pompe à chaleuri, le rendement est défini par certains auteurs comme étant le rapport entre l'énergie

Goalmou Mystagogu Hydrogenation **Microminiaturisir** Onctijferen wallonig Pseudohexagonalsymme **Circumnavigation Entomophag** Numismatie Mangouste Somnambu Matogrossodosul Shotgunmarriage Stamping Computergraphics Potassiumargondating Discombobu

GOALMOL MYSTAGOGL **HYDROGENATIO MICROMINIATURIS ONCTIJFEREN WALLOI PSEUDOHEXAGONALSYMME CIRCUMNAUIGATION ENTOMOPHAG** NUMISMATIE MANGOUSTE SOMNAMBU MATOGROSSODOSUL SHOTGUNMARRIAGE STAMP COMPUTERGRAPHICS POTASSIUMARGONDATING DISCOMBOB

GOALMOL **MYSTAGOGL HYDROGENATIO MICROMINIATURIS** ONCTIJFEREN WALLOI **PSEUDOHEXAGONALSYMME** CIRCUMNAUIGATION ENTOMOPHAG NUMISMATIE MANGOUSTE SOMNAMBU MATOGROSSODOSUL SHOTGUNMARRIAGE STAMPI COMPUTERGRAPHICS POTASSIUMARGONDATING DISCOMBOB

Le cycle de fonctionnem se décompose de maniè analytique en quatre ter ou phases. Le mouvement du pi initié par la combustion (augmentation de la température et donc de la pressi gaz) d'un mélange de carburant et d'ai burant) qui a lieu durant le temps moto le seul temps produisant de l'énergie ; les trois temps en consomment mais le rendent possible ton se déplace pendant le démarrage grâce à u d'énergie externe (souvent un démarreur ou land un moteur électrique est couplé temporairement au vilel jusqu'à ce qu'au moins un temps moteur produise une f d'assurer les trois autres temps avant le prochain temp moteur fonctionne dès lors seul et produit un couple sur son ar Le rendement d'un moteur est le rapport entre la puissance mécanique de puissance thermique fournie par le carburant. Il dépend du cycle thermod si, des paramètres de fonctionnement (taux de compression) et des perte mécaniques (frottement), d'écoulement (dans l'admission et l'échappement) ainsi que des pertes due nécessaires à son fonctionnement tels que pompe d'injection (moteur diesel), ventilateur de refroidisseme sement, pompe à huile, alternateur, compresseur de climatisation et autres éventuels accessoires*, le rer 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 d récupérée par cogénération (pour réchauffer un autre fluide tel que l'eau chaude sanitaire par exemple), ar 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 sortie et l'énergie Fournie en entrée's et confondent alors les termes d'efficacité thermodynamique et de r mique". Il est également possible de distinguer le rendement « effectif » (ou « industriel »), effectivement r « thermodynamique »' issu de la théorie et du calcul. Le rendement maximal théorique d'une machine dithe

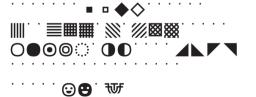
```
ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ&
     aabcdefgghijklmnopgrstuvwxyz
     ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ&
Small Caps
     #€$¢¥001123456789
     0123456789
     abcdefghijklmnopqrstuvwxyz\'^^~~°
Math symbols
     $¶+±*½¼¾%%\/°°®©®™;i?;i!..:;•
    --0[]{}*||||{}@
     \mu \mu - + x \div = \neq \pm \wedge \langle \rangle \leq \geq \sim \approx \mu | \circ \mu
     æ
    AAAÄÄÄÆÇĖĖĖŽIIIIIJŁÑOOOÖÖØŒŠ
     ÙÚÛÜŰÝŶŸŶŹĮÞ
     àáâãååæçèéêëìíîïïijjłñòóôõöøœ
     šßùúûüűýŷÿỳžðþ
     AAAAAAACÈÉÉËÌÍÎÏIUŁÑÒÓÕÖØŒ
     ŠSSUUUUUVÝÝÝŽĐE
     ←↑→↓←↑
     W P P P P P W
```

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUUWXYZ& aabcdefgghijklmnopqrstuvwxyz ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ&#&\$¢\\$001123456789

æ

0123456789

AAAÄÄÄÆÇĖĖĖËÌÍÎÏ ÏIJŁÑOOOÖÖØŒŠ ÙÚÛÜÜÝŸŸŻŽÐÞ àáâääåæçèéêëìíîïĭıijłñòóôööøœ šßùúûüűýŷÿÿžðþ AAAÄÄÅÆÇÈÉÊËÌÍÎïĭIJŁÑÒÓÖÖØŒ



ŠSSÙÚÛÜŰÝŶŸŸŽÐÞ



