



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. Each em is divided in 10 units vertically and horizontally. 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 dedicated to receiving 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, reminding a pixel grid, makes Millimetre works quite well on screen too.

Millimetre is a libre and open-source font currently still in developpment. Contribute on github.



Goalmout
Mystagogus
Hydrogenation
Microminiaturising
Onctijferen walloniqu
Pseudohexagonalsymmetr
Circumnavigation Entomophagou
Numismatie Mangouste Somnambulatir
Matogrossodosul Shotgunmarriage Stampingou
Computergraphics Potassiumargondating Discombobulatin

GOALMOU
MYSTAGOGUS
HYDROGENATION
MICROMINIATURISIN
ONCTIJFEREN WALLONIC
PSEUDOHEXAGONALSYMMET
CIRCUMNAVIGATION ENTOMOPHAGO
NUMISMATIE MANGOUSTE SOMNAMBULAT
MATOGROSSODOSUL SHOTGUNMARRIAGE STAMPING

GOALMOU
MYSTAGOGUS
HYDROGENATION
MICROMINIATURISIN
ONCTIJFEREN WALLONIC
PSEUDOHEXAGONALSYMMET
CIRCUMNAVIGATION ENTOMOPHAGO
NUMISMATIE MANGOUSTE SOMNAMBULAT
MATOGROSSODOSUL SHOTGUNMARRIAGE STAMPING
COMPUTERGRAPHICS POTASSIUMARGONDATING DISCOMBOBULA

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 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 rend 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), et des pertes (dans l'admission et l'échappement) ainsi que des pertes dues aux accessoires nécessaires à son fonctionnement tels que pompe d'injection (moteur diesel), ventilateur de refroidissement, pompe de refroidissement, pompe à huile, compresseur de climatisation et autres éventuels accessoires⁶. Le rendement maximal pour les moteurs automobiles modernes est de 35 % environ pour les moteurs à allumage et de 45 % pour les moteurs Diesel alors que les plus performants 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 sensiblement l'efficacité énergétique globale de l'installation dans son ensemble. Pour un système réalisant une conversion d'énergie (transmission, moteur, pompe à chaleur), le rendement est défini par certains auteurs comme étant le rapport entre l'énergie re-

Goalmou

Mystagogus

Hydrogenation

Microminiaturisin

Onctijferen walloniqu

Pseudohexagonalsymme

Circumnavigation Entomophago

Numismatie Mangouste Somnambul

Matogrossodosul Shotgunmarriage Stamping

Computergraphics Potassiumargondating Discombobula

GOALMOU
MYSTAGOGU
HYDROGENATION
MICROMINIATURISI
ONCTIJFEREN WALLON
PSEUDOHEXAGONALSYMMET
CIRCUMNAVIGATION ENTOMOPHAG
NUMISMATIE MANGOUSTE SOMNAMBUL
MATOGROSSODOSUL SHOTGUNMARRIAGE STAMPIN
COMPUTERGRAPHICS POTASSIUMARGONDATING DISCOMBOBU

GOALMOU

MYSTAGOGU

HYDROGENATION

MICROMINIATURISI

ONCTIJFEREN WALLON

PSEUDOHEXAGONALSYMMET

CIRCUMNAVIGATION ENTOMOPHAG

NUMISMATIE MANGOUSTE SOMNAMBUL

MATOGROSSODOSUL SHOTGUNMARRIAGE STAMPIN

COMPUTERGRAPHICS POTASSIUMARGONDATING DISCOMBOBU

Le cycle de fonctionnement se décompose de manière analytique en quatre temps ou phases. Le mouvement du piston est initié par la combustion (augmentation de la température et donc de la pression des gaz) d'un mélange de carburant et d'air (carburant) qui a lieu durant le temps moteur, le seul temps produisant de l'énergie ; les trois autres temps en consomment mais le rendent possible. Le piston se déplace pendant le démarrage grâce à un moteur électrique (souvent un démarreur ou lanceur) jusqu'à ce qu'au moins un temps moteur produise une force suffisante pour assurer les trois autres temps avant le prochain temps moteur. Le moteur fonctionne dès lors seul et produit un couple sur son arbre. 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, des paramètres de fonctionnement (taux de compression) et des pertes thermiques (frottement), d'écoulement (dans l'admission et l'échappement) ainsi que des pertes dues aux accessoires à son fonctionnement tels que pompe d'injection (moteur diesel), ventilateur de refroidissement, pompe de régulation d'huile, alternateur, compresseur de climatisation et autres éventuels accessoires⁶. Le rendement maximal pour les automobiles modernes est de 35 % environ pour les moteurs à allumage et de 45 % pour les moteurs Diesel. Les moteurs industriels dépassent 50 %. L'énergie nécessairement perdue suivant le cycle de Carnot peut être récupérée (pour réchauffer un autre fluide tel que l'eau chaude sanitaire par exemple), améliorant sensiblement le rendement global de l'installation dans son ensemble. Pour un système réalisant une conversion d'énergie (transformateur, chaudière, chaleur), le rendement est défini par certains auteurs comme étant le rapport entre l'énergie recueillie en sortie et l'énergie en entrée⁷ et confondent alors les termes d'efficacité thermodynamique et de rendement thermodynamique. Il est possible de distinguer le rendement « effectif » (ou « industriel »), effectivement mesuré, du rendement « théorique » de la théorie et du calcul. Le rendement maximal théorique d'une machine ditherme est réalisé par des syst

[illegible]



jllnn.fr
velvetyne.fr

