

Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura

Band: 17 (1946)

Heft: 12

Artikel: La montre-bracelet à remontage par bague circonférencielle [i.e. circonférentielle]

Autor: Pagnard, P.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-825569>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

La montre-bracelet à remontage par bague circonférencielle

La montre-bracelet, telle qu'elle se vend aujourd'hui sur tous les marchés mondiaux, présente encore un sérieux inconvénient. C'est la couronne de remontage dont doit être munie la partie extérieure de la tige de remontage.

Considérons tout d'abord l'aspect esthétique de la montre-bracelet sous l'angle de la tendance moderne qui demande une application toujours plus étendue de la ligne aérodynamique aux appareils et articles d'usage journalier. En vertu de cette loi, les protubérances et aspérités sont supprimées ou atténuées autant que possible, engendrant ainsi des lignes plus sobres et des surfaces mieux équilibrées. Or, à cet égard, il est évident que la couronne de remontage, sur le côté de la montre-bracelet, reste encore un exemple typique de déséquilibre esthétique. Il est vrai que le public s'y est bien habitué qu'il ne le remarque presque plus. Il suffit, cependant, pour s'en rendre compte, de comparer simplement les clichés accompagnant cet article à des clichés-réclame de montres-bracelets actuelles.

Abordons, d'autre part, un aspect plus important, celui des réparations. Plusieurs des rhabilleurs les plus expérimentés de nos grands magasins suisses n'ont pas hésité à m'affirmer qu'une très forte proportion de l'ensemble de toutes les réparations de la montre proviennent de la couronne et de la tige de remontage.

En effet, la couronne de remontage court souvent le risque d'être accrochée par un vêtement, et, même, d'être arrachée par ce vêtement ou de le déchirer. Un effort involontairement un peu trop grand lors du remontage ou de la mise à l'heure, peut aussi disloquer la tige de remontage ou l'arracher, ce risque augmentant avec les petites couronnes, dans les montres de dames en particulier.

Certains fabricants font ces couronnes très plates, presque entièrement encastrées dans une échancrure de la boîte, de sorte qu'elles sont peu visibles. Si ce fait améliore effectivement l'apparence de la montre, il aggrave, par contre, proportionnellement, les difficultés de remontage et de mise à l'heure.

Après avoir entendu maintes fois des plaintes à ce sujet, après avoir fait aussi moi-même quelques expériences concluantes, je me suis attaché à étudier sérieusement la possibilité d'éliminer ces inconvénients, en gardant, cependant, tous les avantages de la montre-bracelet actuelle.

Quelques inventeurs ont déjà, à des époques diverses, obvié, en partie, à quelques-uns de ces inconvénients, en créant les montres dites « à mise à l'heure ou à remontage par la lunette ». Certaines de ces montres ont eu un succès marqué, tout particulièrement la montre lancée par la « Compagnie française de la montre sans remontoir Harwood », à Paris. Cette dernière, toutefois, ne s'adapte qu'au mouvement automatique auquel une quantité d'acheteurs sont encore réfractaires. En outre, elle n'est pas du type dit étanche.

La présente invention, objet de plusieurs brevets déposés, est une tentative d'éliminer les désavantages découlant de la couronne de remontage, en même temps que ceux des montres à remontage par la lunette, dont elle abandonne carrément le principe. La lunette, dans le cas particulier, fait bloc avec la carrure, elle ne peut pas tourner.

Le problème à résoudre était assez complexe. Il a requis plus d'une année de travail, d'études et d'essais pour mettre au point et faire fabriquer, par l'entremise d'ateliers spécialement qualifiés, les prototypes faisant l'objet de cet article.

Une des principales difficultés provenait de la nécessité de maintenir un compartiment étanche pour le mouvement, assurant une étanchéité aussi efficace que celle des différents systèmes actuellement utilisés dans les montres dites étanches. Une autre difficulté résidait dans la recherche d'un mécanisme simple pour le contrôle des deux positions de remontage et de mise à l'heure. Il fallait aussi envisager des mécanismes qui ne dépassent pas l'épaisseur moyenne des montres actuelles. En même temps, l'aspect de la montre devait rester moderne, de ligne sobre et attrayante. D'autre part, toutes les pièces devaient être conçues de façon qu'elles permettent une fabrication en grandes séries, rapide, rationnelle et facile.

La montre, dont la description suit, concrétise le résultat de toutes ces recherches.

Cette description s'applique uniquement au fonctionnement de la montre, la description technique restant réservée jusqu'à publication des brevets.

Dans cette exécution, la lunette, la carrure et le fond, une fois montés, constituent un bloc solidaire, comportant un compartiment étanche pour le mouvement, protégeant ce dernier contre l'eau et les poussières. Le système d'étanchéité autour de la partie interne de la tige de remontage est nouveau en ce sens qu'il permet un rattrapage automatique du jeu et de l'usure.

Le remontage et la mise à l'heure se font au moyen d'une seule et même bague cannelée affleurant à la partie circonféren-

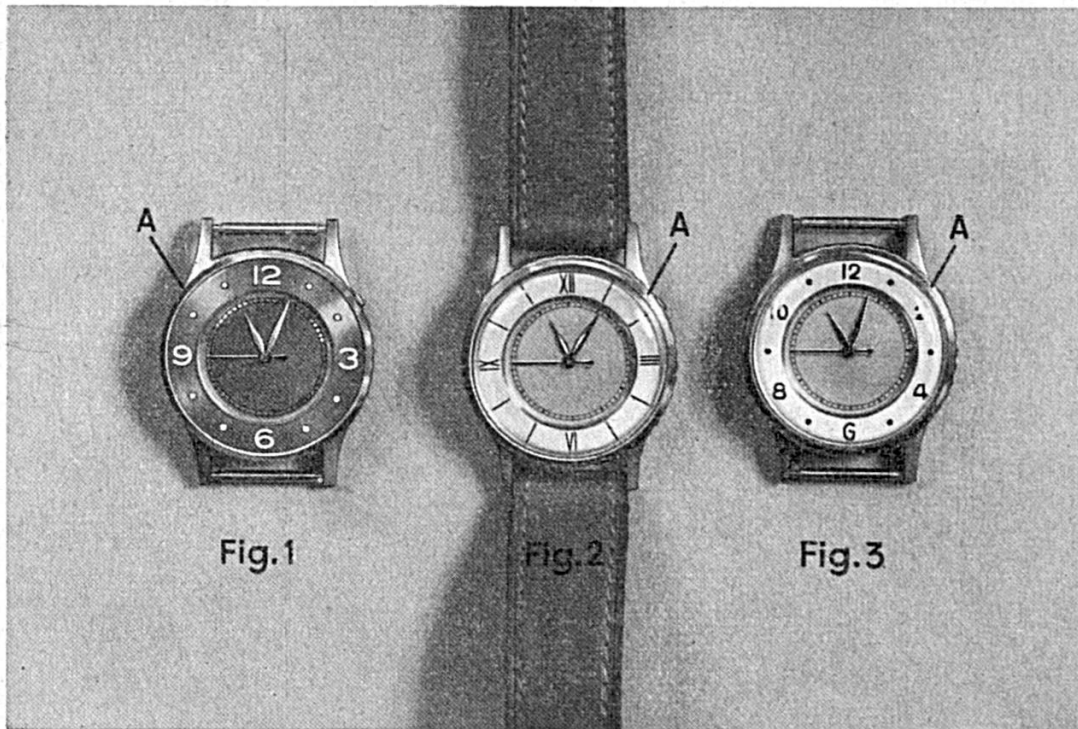
cielle de la lunette et de la boîte. (Voir fig. 1, 2, 3, 5, lettre A.) Un mouvement effectué avec une position de la main toute naturelle actionne le remontage, pour lequel la bague cannelée offre une excellente prise sur tout le pourtour de la montre.

Lorsque la languette B, fig. 4, 5, 6, est en position normale c-c, fig. 4, la bague A actionne le remontage. Lorsque la languette B est en position d-d, fig. 6, la même bague A actionne la mise à l'heure. Le déplacement de la languette B se fait très facilement sans enlever la montre du poignet, et sans la soulever.

Une seule pièce, avec laquelle fait corps la languette B, actionne ce déplacement. Ses deux positions sont contrôlées par des arrêts positifs. Il n'existe donc plus aucune possibilité d'arrachage d'une pièce quelconque dans cette nouvelle montre.

Ce système est aussi susceptible de s'adapter aisément aux mouvements automatiques.

Le cliché fig. 1, représente une exécution d'une conception spéciale, avec une large lunette sur laquelle les chiffres des heures ont été directement gravés et émaillés. Ils ne sont pas recouverts par la glace, celle-ci étant de dimension réduite, ainsi que le cadran qui, lui, ne porte pas de chiffres. Dans des modèles de luxe, les chiffres peuvent être en or ou en platine, éventuellement rehaussés de pierreries.



Les clichés fig. 2 et 3, montrent deux exécutions conventionnelles avec grand cadran et glace correspondante jusqu'au bord.

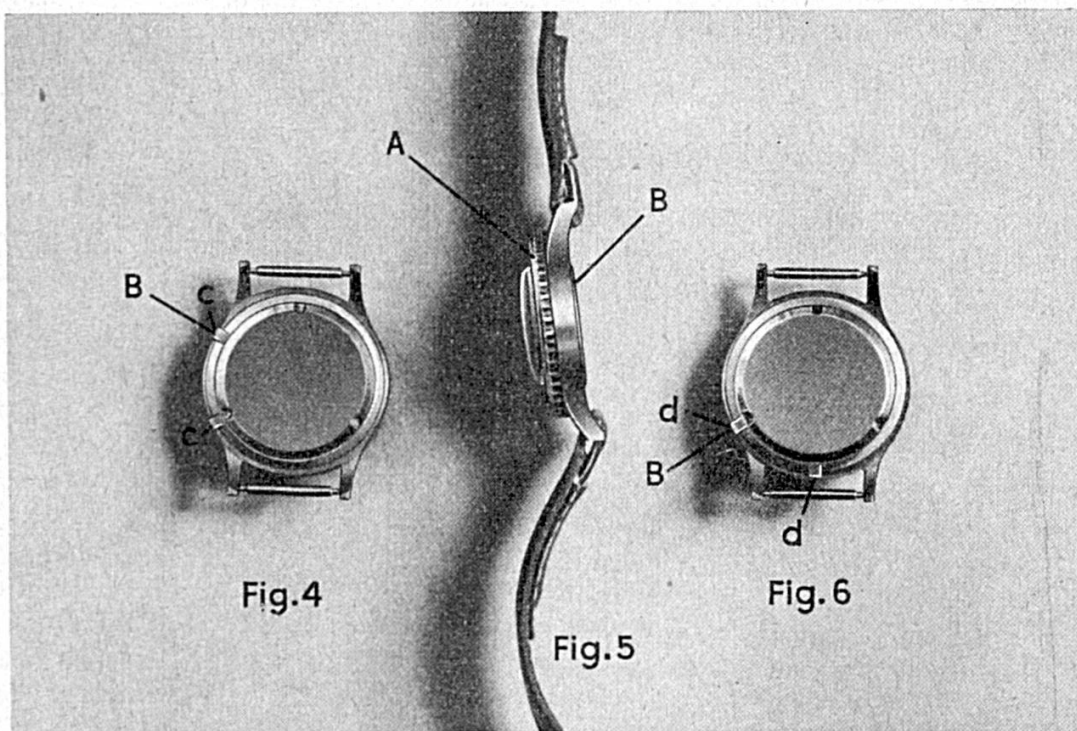
Les clichés fig. 4 et 6 indiquent, comme décrit plus haut, les positions de remontage et de mise à l'heure de la languette B, la montre étant vue de dos.

La fig. 5 montre une vue de côté de la montre fig. 1.

L'invention dont la description est donnée ci-dessus ne s'adapte pas exclusivement à la montre-bracelet. Elle peut s'appliquer aussi d'une façon idéale à la montre-pendentif en permettant de créer des motifs parfaitement réguliers et équilibrés qui ne seront pas interrompus et coupés pour placer la couronne de remontage.

En conclusion je ferai encore la remarque suivante concernant l'opportunité de créations de nouveautés en cette époque de grande production et surcroît de travail.

Il est d'ores et déjà admis dans tous les milieux que la grande prospérité dont jouissent actuellement nos industries ne durera pas toujours. En conséquence, il est prudent d'envisager dès aujourd'hui la création et mise au point d'articles nouveaux et de qualité. Il y aura sûrement, au moment où un fléchissement sensible du marché se fera sentir, quelques-uns de ces articles qui seront susceptibles d'aider à procurer de l'occupation à de nom-



breux ouvriers. Car il est bien avéré que lorsqu'un marché est saturé d'un produit, ce sont les nouveautés présentant des progrès et avantages réels qui se vendent presque exclusivement.

P. PAGNARD

COMMUNICATIONS OFFICIELLES

RAPPORT

sur la situation des chemins de fer du Jura
présenté au Comité de l'ADIJ, le 7 décembre 1946

*Monsieur le Président,
Messieurs,*

Lorsque Hercule pénétra dans l'écurie d'Augias, on peut supposer qu'il marqua un instant d'arrêt pour prendre son souffle et qu'il évalua la situation avant de se mettre à la tâche. Il semble à plus forte raison, puisque d'Hercule nous n'avons pas les moyens, qu'une mûre réflexion serait indiquée au moment de pénétrer dans les ténébreuses complexités des chemins de fer du Jura. Il semble aussi que le Jurassien aurait dû se faire éclairer avant de sauter dans l'ombre et ne pas se prononcer sans être renseigné.

Je suis d'autant plus heureux que l'ADIJ ait pensé encore une fois à avoir recours à des renseignements puisés à la bonne source afin que la situation réelle des C. J. puisse être exposée sans passion et sans fard à ceux auxquels les véritables intérêts du Jura tiennent à cœur.

Examinons encore une fois la situation technique des C. J. au moment de la fusion des anciennes compagnies jurassiennes.

La voie

La voie est dans un état d'entretien très inégal. Sur la ligne Tavannes-Noirmont, à l'écartement de 1 mètre, les rails sont très usés et fortement faussés en raison d'un entretien presque inexistant. Ces rails tordus et pliés sont pratiquement inutilisables pour créer une bonne voie. On pourrait simplement limiter ces déformations, de manière que du matériel roulant moderne ne souffre pas trop. Cependant, il est douteux qu'on puisse atteindre la vitesse maximum autorisée de 65 km/h sur de tels rails.