

La Gazette

Janvier 2023 N°15

DU PATRIMOINE MARITIME EN MÉDITERRANÉE



SOMMAIRE

EDITO

Bruno TERRIN

3

ARTICLES

Maori

Par Jean-Yves DUCLAUD

4

Pygmée un côtre pilote de Saint Malo

Par Jean Luc RAMOGNINO

7

Marseille: Le grand siècle des commissaires de la Marine 1794 - 1899

Par Jean Noël BEVERINI

8

ACTUALITÉS

Un data center flottant à Marseille

Maîtrise des fonds sous-marins

11

RECETTE

Tête d'ail au four

12



Pace e salute

Ces deux mots résonnent particulièrement fort cette année.

Ce sont les vœux que je vous souhaite.

La santé, malmenée depuis trois ans, la paix, pour terminer une guerre, inimaginable, impensable, qui bouleverse le monde.

Les fonds sous-marins font partie des enjeux stratégiques : communication, câbles sous-marins, nodules de métaux rares ...

Le ministère français des Armées souhaite sécuriser et maîtriser les installations, au moyen de drones.

Qu'ils soient reliés à un câble ombilical, les ROV, ou autonomes, les AUV, **les drones sont capables d'atteindre des profondeurs abyssales.**

Le record est détenu par l'université chinoise de Harbin, avec une plongée d'un AUV à 7.090 mètres.

Rénover, entretenir des bateaux, mythiques, anodins, en bois, en acier... est une passion. C'est celle qu'anime **Jean-Luc Ramognino**, avec Pygmée.

En charge du fonds de La Navale, Jean-Luc était, pendant 20 ans, assistant conservateur au service du patrimoine de la chambre de commerce de Marseille.

Le 29 juin 1958, le Maori était lancé aux Chantiers Navals de la Ciotat, **premier d'une série de cargos de 9.300 tonnes, des Messageries Maritimes.**



Parti de Nouméa, le 9 octobre 1971, il traverse le canal de Panama, en direction du port du Havre.

Le 9 novembre 1971, le Maori sombre dans le golf de Gascogne, avec 38 membres d'équipage.

Jean-Yves Duclaud est le seul rescapé, son témoignage est poignant. **Il vient de nous quitter, le 16 décembre 2022, à l'âge de 77 ans.**

Je tiens à remercier **Jean-Philippe Rigaud** et **Nicolas Prioux**, dont le père était à bord du Maori. Nicolas venait d'avoir 6 ans.

Consommé depuis des millénaires, cultivé sur les bords de la Méditerranée par les Sumériens, il y a 5.000 ans, présent dans la cuisine méditerranéenne, l'ail est bon pour la santé.

Bonne année 2023

POUR SOUTENIR LA NAVALE, [cliquez ICI](#)

ou rendez-vous sur [Helloasso](#).

Nous vous remercions et vous souhaitons
une bonne lecture patrimoniale et
maritime.

NAUFRAGE DU MAORI LE 9 NOVEMBRE 1971

Si les circonstances du naufrage demeurent aujourd'hui encore mal définies, **le témoignage de l'unique rescapé est l'élément essentiel** quant à la connaissance du déroulement de cette catastrophe. Outre une excellente condition physique liée à la pratique de la plongée sous-marine, ce fut notamment le cas lors des escales en Polynésie, le lieutenant mécanicien **Jean-Yves Duclaud doit la vie sauve à la combinaison de plongée qui lui permet de résister au froid jusqu'à l'arrivée des secours**. A bout de force après avoir passé plus de six heures dans une eau à 15 degrés, il sera finalement repéré par le premier appareil de l'aéronavale envoyé sur zone. Celui-ci lui larguera un radeau de sauvetage puis guidera à sa rencontre le cargo Allemand Vegesack.

De quart à la machine de 19h00 à 23h00, Jean-Yves Duclaud monta à la passerelle vers 23h30 et bavarda avec l'officier de quart Hubert De Thy avant de rejoindre sa cabine située à bâbord sur le pont des officiers. Le navire subissait alors un roulis d'environ dix degrés sous l'effet d'une



Maori / Source: <http://ms.maori.free.fr/>

houle de travers de force 6. A 3h00, il fut réveillé par l'appel au quart du 4ème mécanicien Édouard Ricard qui occupait la cabine voisine. **Il remarqua que le roulis avait augmenté pour atteindre une quinzaine de degrés de chaque bord**. Alors qu'il sommeillait, il remarqua vers 04h15 que le Maori venait brusquement de se coucher de 15 degrés sur tribord. Après avoir marqué un léger temps d'arrêt, le navire se mit à rouler avec la même amplitude que précédemment autour de cette position gîtée.

Sa première réaction consista à faire passer sa combinaison de plongée sur le pont extérieur par le hublot de sa cabine. Il se précipita ensuite dans la coursive où il entendit de nombreuses portes claquer dans le navire. Il gagna alors le pont extérieur par la porte bâbord de la coursive transversale arrière. Sans s'occuper des échelles d'accès menant vers les ponts supérieurs, il rejoignit ensuite le pont des embarcations en grimpant sur le mâtereau du mât de charge n°4 bâbord en s'aidant des taquets et autres aspérités situées sur la cloison arrière du pont des officiers. Continuant à s'agripper



Maori / Source: <http://ms.maori.free.fr/>



Jean Yves Duclaud

Source: <http://ms.maori.free.fr/>

aux rambardes en longeant la cloison du roof, il atteignit enfin le local du groupe électrogène de secours. Lors de son escalade, **Jean-Yves Duclaud entendit deux klaxons d'alarme ainsi que le bruit du désarrimage du nickel dans les cales arrières.** En pénétrant dans le local, il fit fonctionner l'interrupteur d'éclairage, lequel s'alluma, et sentit les pulsations du moteur principal fonctionnant à une allure d'environ 90 à 100 tours/minute.

La gîte, au moment où il lança le moteur de secours, à peine 5 minutes après avoir quitté sa cabine, atteignait déjà 25 à 30 degrés. Le moteur démarra au premier essai et c'est au moment où il atteignait son régime que le klaxon des sécurités des groupes électrogènes se fit entendre.

Ces derniers, ainsi que le moteur principal stoppèrent en même temps. Aidé du seul éclairage de la lampe de sécurité alimentée par la batterie, il isola le tableau de secours du tableau principal et lança la commutatrice. En ressortant du local, **il entendit un bruit d'arrachement et vit l'un des bossoirs de l'embarcation tribord se rompre,** l'embarcation se retourna et resta suspendue, accrochée à l'autre bossoir. Alors qu'il remontait la

pente du pont des embarcations, quelqu'un donna l'ordre de larguer les saisines de la baleinière. La gîte atteignait déjà 45 à 50 degrés. Jean-Yves Duclaud largua la saisine arrière et vit la baleinière se plaquer contre le roof en coinçant un matelot qui se mit à crier.

Toujours à poste, le canot de sauvetage bâbord en acier ne pouvait être mis à l'eau à cause de la gîte. Hissé sur la passerelle supérieure, un matelot sortait des brassières de sauvetage d'un caisson de réserve et les jetait sur le pont des embarcations aux marins qui s'y trouvaient. **Jean-Yves Duclaud se saisit de l'une d'elles et au même moment entendit cliqueter le manipulateur du poste radio.** Il remarqua également la présence des deux lieutenants pont, l'un d'eux était occupé à dégager les saisines du radeau de sauvetage pneumatique situé à tribord sur la passerelle supérieure. Libéré, le radeau dévala la pente faite par le pont mais n'atteignit pas l'autre bord, le bout de retenue étant trop court. Le désarrimage de nickel était alors en pleine progression, il ne s'agissait plus de simples glissements comme au début, mais d'éboulements par paquets entiers qui provoquaient un grondement presque continu s'amplifiant à chaque coup de roulis.

Jean-Yves Duclaud est alors redescendu au pont des officiers par le même chemin qu'à l'aller. Il atteignit le travers de sa cabine en marchant, non pas sur le pont mais sur la cloison avec une inclinaison assez faible, ce qui implique à ce moment une gîte d'environ 75 degrés. **Après avoir récupéré son vêtement de plongée, il gagna avec beaucoup de difficultés l'extérieur des superstructures où il revêtit sa combinaison isolante ainsi que son gilet de sauvetage.** Couché maintenant à 90 degrés, le navire s'enfonçait inexorablement.

Il ressentit alors une odeur de fumée âcre tandis que des volutes s'échappaient du compartiment machine, quelques instant plus tard l'intérieur du compartiment s'embrasa et deux petites explosions se firent entendre. Lorsqu'il se retrouva à l'eau, Jean-Yves Duclaud perçut une très forte explosion à l'intérieur du navire. Obsédé par l'idée de s'écarter des remous capables de l'entraîner vers le fond, il chercha à s'éloigner rapidement. Se retournant un instant, **il vit le navire se cabrer et s'enfoncer, très vraisemblablement par l'avant, la moitié du château encore visible, sous un angle de 40 degrés environ.**

Lorsqu'il se retourna à nouveau le Maori avait disparu. Il devait être environ à 04h30 GMT, c'est-à-dire 05h30 en France.

Très près de lui, revêtus de leur brassière de sauvetage, se trouvaient le second mécanicien Henri Rupin et le maître d'équipage Jackie Bodo. Plus loin dérivait le radeau pneumatique dans lequel quelqu'un semblait scruter la mer avec une lampe torche. **Il est vraisemblable que ce signal lumineux correspondait en fait au feu de position extérieur du radeau se balançant au rythme de la houle.** Les naufragés se hélèrent pendant tout le reste de la nuit, mais au petit jour plus personne



Passerelle Maori

Source: <http://ms.maori.free.fr/>

ne répondait aux appels de Jean-Yves Duclaud. Au cours de son long séjour dans l'eau, il a d'abord été environné d'une quantité importante d'huile de coprah solidifiée en boules de la grosseur d'un poing qu'il utilisa pour s'enduire le corps et se protéger du froid. Peu après, il dût s'écarter de la nappe de combustible en nageant du mieux qu'il pouvait malgré l'état de la mer. Il remarqua ensuite un caisson à vivres provenant de l'une des embarcations de sauvetage auquel il essaya de s'agripper sans succès, puis deux panneaux de cales et parvint à se hisser le torse sur l'un d'eux pour se reposer.

Une bouée couronne lui offrit enfin une meilleure sustentation qui l'aidera ensuite à rejoindre le canot de sauvetage largué par le Bréguet-Atlantic qui le repéra vers 10h15 GMT.



Maori / Source: <http://ms.maori.free.fr/>

PYGMÉE UN CÔTRE PILOTE DE SAINT MALO

Pygmée est un côtre pilote de Saint Malo, que j'ai rencontré à Saint Mandrier dans le var.

Le hasard m'a fait tomber sur une annonce « Donne vieux grément à qui saura lui donner une continuité de navigation... petits travaux... Classé BIP (Bateau d'Intérêt Patrimonial).

Après deux visites successives, avec deux experts, dont un plus passionné que réaliste, le choix « irréaliste ou irresponsable » s'imposa, je serais le 5e propriétaire.

Pygmée à déjà eu plusieurs vies.

Il est né en 1927, au chantier Mallard, à St Servan, à côté de Saint Malo.

D'une longueur de 10 m hors tout et de 3,50 m de large, **il est construit en pin et acajou.**

Sa première propriétaire fût Mme Singer, issue d'une famille d'industriels, spécialisés dans la fabrication de machines à coudre.

Le navire vogua de l'Atlantique à la Méditerranée, d'Alger à Toulon et se retrouva à Cannes, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

Un charpentier de marine sera le second propriétaire, puis, ce fut Michel Laval, paléontologue, commandant en second de la Calypso, qui disparaîtra tragiquement d'un accident d'hélicoptère en Antarctique.

Enfin, le dernier propriétaire à qui j'ai « acheté » Pygmée était son ami intime.

A part madame Singer, le bateau se donnait entre propriétaires.

Y voir une ressemblance avec le film de Maurice Tourneur « la main du diable » n'engage que moi !



J'ai été le 5e utilisateur, malheureusement pendant seulement 13 mois, mais j'ai pu lui refaire une beauté, après une seconde fortune de mer, due à une erreur maladroite d'usage d'une pompe de cale, désamorcée au mauvais moment.

Une année malheureusement, compromise par les deux confinements, mais dès que les restrictions furent desserrées, **j'ai pu profiter de sorties en mer autour du Frioul et d'une « croisière » jusqu'à Porquerolles en été .**

Ce fut une expérience magnifique où j'ai pu passer par des hauts et des bas, mais toujours le plaisir de la mer.

Après le 6e propriétaire, ce sont des passionnés, l'association « 13 coudées », qui tombèrent sous le charme de Pygmée.

Pygmée attend patiemment une rénovation totale au chantier naval Ste Marie au Pharo .

Bonne chance Pygmée.

MARSEILLE : LE GRAND SIÈCLE DES COMMISSAIRES DE LA MARINE 1794 - 1899

Partie 2 - retrouvez la 1ère partie dans la gazette n°14 FAMILLE OU RESPONSABILITE

Ses responsabilités, il ne pensait qu'à cela ! Son Excellence le Ministre l'avait nommé à l'échelon marseillais et lui, l'avait assuré de son zèle et de son empressement. Et il se trouvait aujourd'hui dans le seul état d'empressement qui lui était permis par les circonstances : se rendre à Balaruc, en accompagnant sa douloureuse femme et s'absenter.

Mais enfin, on ne pouvait décemment exiger d'un homme, d'un époux et d'un père attentionné d'abandonner ainsi sa famille dans la souffrance.

Cela, même un Ministre pouvait le comprendre. Il avait quitté la régie des droits royaux pour rallier la Marine mais ce n'était pas pour aller courir les mers et les océans loin des siens. Il fallait être raisonnable. **Les liens du mariage étaient aussi « régis » par des devoirs et des obligations auxquels nul homme ne pouvait se soustraire.** Dieu a créé l'homme pour vivre avec sa femme et réciproquement. Il allait donc écrire au Ministre, à ce Ministre qui l'avait si considérablement honoré et il obtiendrait assurément un congé. Il ne fallait pas escompter une grande absence. Deux mois au pire seraient largement suffisants mais d'ailleurs, Balaruc, Balaruc, où cela se trouvait-il sur la carte ? Il n'en savait trop rien. Il valait mieux se renseigner avant d'écrire quoi que ce soit. **Il convoqua son adjoint, le sous-commissaire Bleschamp chargé de l'inscription maritime à Marseille.**



Bleschamp était homme compréhensif. Il connaissait les soucis de la femme de son chef et ceux de sa fille. Il en connaissait même long sur ce sujet. Témoin depuis longtemps des indispositions de ces dames, il jugeait encore plus impérieuse dans les circonstances actuelles la présence de Monsieur Boissier auprès de sa famille pour la soutenir dans cette épreuve et ce déplacement dont tous attendaient les meilleurs résultats.

Les parents, les amis, les collaborateurs, Bleschamp en tête, n'avaient qu'un mot : « Monsieur le commissaire, accompagnez votre famille, nous nous occuperons de tout ! »

- « Mais il faudra nous donner des nouvelles, vous entendez ? C'est à cette seule condition que j'accepterais, peut-être... ».

- « Acceptez donc, Monsieur le Commissaire. Acceptez ce qui est, en réalité, le devoir d'un chef de famille. Vos devoirs de chef de service nous nous en chargerons en attendant votre retour ».

- « Ce ne serait que pour un mois, un mois à peine, voyez vous. J'avais au départ songé à deux, mais les affaires pendantes ne sauraient ainsi demeurer si longtemps sans ma présence. Ainsi j'ai décidé d'un mois. D'un mois seul. Mais il faudra me donner des nouvelles, plusieurs fois par semaine, vous comprenez ? »

- « N'ayez crainte, je vous en conjure ».



MARSEILLE : LE GRAND SIÈCLE DES COMMISSAIRES DE LA MARINE 1794 - 1899

Bleschamp connaissait aussi la géographie ; il lui avait indiqué que Balaruc n'était qu'à trois ou quatre lieues de « Cette ». On tint conseil de famille auquel parents, amis, médecins et Bleschamp assistèrent.

Pour se rendre en ce lieu salvateur porteur de toutes les espérances, il convenait de passer par Montpellier. **C'était une chance : Montpellier possédait une Faculté de Médecine renommée depuis le temps de Rabelais**, c'était tout dire. Si quelque ennui inopiné survenait au cours du voyage, il serait toujours temps de se rabattre sur cette escale rassurante. La partie ne méritait pas plus ample discussion. Ce seul motif suffisait à faire préférer les eaux de Balaruc à celles de Gréoux ou de Digne.

S'il en était besoin, un dernier argument emportait l'adhésion du chef de service. N'était-il pas exact qu'il souffrait lui-même également de fréquentes et intimes douleurs réputées rhumatismales sur le côté gauche ? Or, l'emploi des douches de Balaruc était assuré dans les maladies de ce genre. Soignant sa femme et sa fille, il pourrait aussi se soigner lui-même. Tout cela, étant entendu, dans l'intérêt du service !

Il n'y avait plus à hésiter l'espace d'une seconde. La famille partirait par voie de mer. Les événements politiques et les mouvements qui en résultaient dans l'intérieur rendaient les « communications par terre incertaines et inquiétantes ». A Balaruc même, en revanche, on était certain que l'autorité nouvelle du Roi était reconnue. La voie maritime était, donc, la plus sûre. **Elle était aussi la plus rapide et même la moins dispendieuse.**

Il fallait auparavant demander un passeport, en exposant le but et les causes du voyage. Il fut rapidement obtenu et le 4 juillet les passeports furent signés du Comité Royal.

Il fallait encore accélérer les préparatifs du voyage. Bleschamp s'en chargea. Les patentes de santé furent promptement dressées et expédiées au bureau de l'inscription maritime. Cela était facile, Bleschamp en avait la haute main. Il fit enregistrer les passagers dans le rôle du bateau, le « Saint Antoine », Capitaine Pierre Gilbert appareillant de Marseille et devant s'arrêter à « Cette ». **Ce brave monsieur Bleschamp se mettait en quatre pour activer les formalités.**

Entre-temps, Boissier avait écrit au commissaire général de Toulon, son supérieur hiérarchique, pour obtenir la permission d'un mois espéré. Il joignit à l'exposé de la situation, une expédition originale de la consultation du docteur Lautard. Le commissaire général s'empressa d'accéder à sa demande par réponse du 3 suivant. Boissier, muni de cette autorisation s'empressa à son tour de désigner Bleschamp, préposé à l'inscription maritime, pour remplir ses fonctions par intérim.

Le 4 juillet il remit à Bleschamp un ordre motivé de le suppléer jusqu'à son retour. Toutes les précautions avaient été prises, même les plus minutieuses qui, en des circonstances moins grandes, eussent été superflues.

Bleschamp « recevant cette marque de confiance de son chef et acceptant l'exercice momentané de ses fonctions » renouvela ses sentiments les plus respectueux à son Commissaire, en le pressant d'accompagner ces dames et en l'assurant qu'il lui rendrait compte très exactement et par écrit de « tout ce qui se passerait d'intéressant, soit pour le service soit pour les affaires particulières ».

Le départ eu lieu le 5 juillet à midi. La traversée pour « Cette » était prévue durer 24 heures. Le vent se leva, enfla en véritable tempête. Le Saint-Antoine prenait l'eau par paquets entiers.

MARSEILLE : LE GRAND SIÈCLE DES COMMISSAIRES DE LA MARINE 1794 - 1899



Mais ce n'était pas celle espérée par Madame Boissier qui, peu habituée aux choses de la mer, craignait pour sa santé déjà si déficiente ! Le vent souffla si fort, la mer était si grosse que le Capitaine Pierre Gilbert, après une retraite forcée, préféra faire route vers Port de Bouc et y accoster. Il fallut attendre trois jours et demi l'accalmie des flots ! On reprit la mer avec anxiété et, enfin, après une traversée homérique, on toucha Cette le 13. Quelle aventure ! Madame Boissier jura qu'on ne l'y prendrait plus. La régie ancienne des droits royaux ne l'avait pas habituée à de telles surprises.

- « Mais, ma chérie, nous ne sommes pas encore capables de prédire le temps qu'il fera, surtout en mer ; croyez moi ; peut-être qu'un jour... », s'exclamait Boissier d'un air de désolation non feinte.

- « Que m'importe demain ! Avec vous, mon ami, je serai morte avant ! »

La cure commençait fort mal ! Boissier était loin de penser que ce n'était que le préambule de l'affaire. Devoir oblige, dès son accostage, il s'empressa de rendre ses devoirs aux premières autorités civiles et militaires du lieu, notamment au commissaire général de police du département de « l'Hérault » qui visa ses passeports. Il se rendit également auprès de Monsieur le Marquis de Montcalm pour lui présenter ses respects, et qui le reçut avec beaucoup d'intérêt et de civilités.

Ces formalités accomplies, on arriva à Balaruc. Le beau temps fit oublier la tempête. Le calme semblait revenu. Les Boissier consultèrent aussitôt Monsieur Vincent, inspecteur des Eaux de Balaruc. **Ils reçurent les prescriptions nécessaires pour le traitement et les dispositions utiles pour s'établir en ville puis commencer leur cure.**

Le 13, Boissier rendit compte de son arrivée au Commissaire Général Revon du port de Toulon. Il en profita pour lui transmettre son assurance, selon les espoirs qui lui étaient donnés, qu'il pourrait reprendre ses fonctions probablement vers le début du mois d'août prochain.

Il jugea également opportun de rendre compte au Ministre de la Marine et des Colonies, du commencement de cette cure en exposant les motifs impérieux de ce voyage et en souhaitant de son Excellence l'approbation de l'autorisation qui lui avait été accordée de son chef immédiat. Selon la formule traditionnelle dans la Marine : « Trop fort n'a jamais manqué ! ».

Le soir même, Boissier s'endormit pleinement rassuré. **La santé de Madame sa femme et de Mademoiselle sa fille aînée, se ressentait déjà du bienfait des nouvelles eaux.** Et lui-même, pour la toute première fois, s'était douché sous l'eau de Balaruc. L'expérience, à vrai dire, méritait d'être soulignée. Le Commissaire aussi prenait les eaux ! Et cela était loin d'être désagréable. Demain s'annonçait également un jour heureux, dans une quiétude familiale retrouvée. Qui aurait pu penser qu'en créant les eaux, Dieu avait pu ainsi créer les conditions d'un nouveau bonheur sur terre ! **Le paradis, assurément, devenait aquatique aux yeux de Boissier !**

ACTUALITÉS

UN DATA CENTER FLOTTANT À MARSEILLE

L'entreprise californienne, Nautilus Data Technologies, leader des centres de données durables, refroidis par eau, a signé avec le GPMM (Grand Port Maritime de Marseille).

Le centre aura besoin de 7,5 mégawatts, **utilise 30% d'énergie en moins**, il est refroidi par l'eau de mer et sera **opérationnel dans un an**.

Marseille confirme sa position stratégique, avec l'atterrage de câbles sous-marins, 5e port mondial, le stockage de données, où des groupes internationaux sont déjà présents, comme Interxion.



Source: <https://nautilusdt.com/press-release/nautilus-adds-marseille-los-angeles/>



Source: <https://www.ecagroup.com/en/solutions/a18-m-auv-autonomous-underwater-vehicle>

MAÎTRISE DES FONDS SOUS-MARINS

La DGA (Direction Générale de l'Armement), a signé un contrat de location avec la société de haute technologie Exail, groupement d'Ixblue et ECA, filiale du groupe Gorgé (CA : 250 M€, effectif : 1.500).

Le contrat, d'un montant de 3,5 millions d'euros, pour une durée de 2 ans, porte sur la mise à disposition, pour la Marine nationale, d'un drone autonome, AUV A18 (Autonomous Underwater Vehicle). Il inclut la formation de 12 marins.

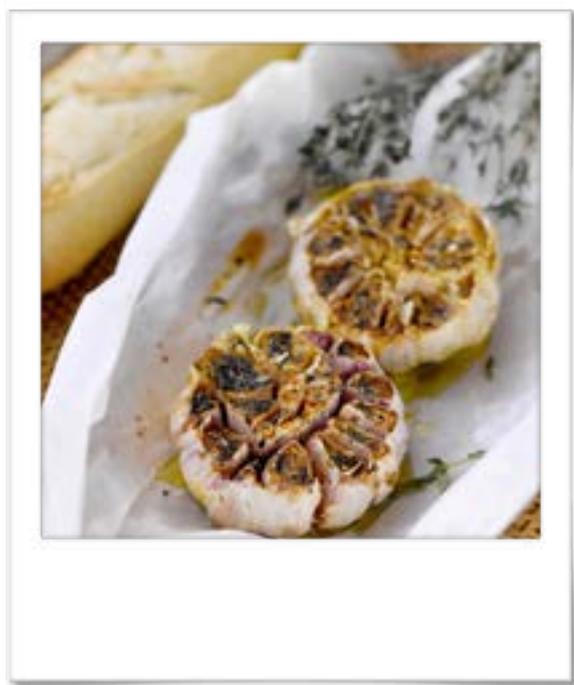
L'AUV A18 est capable d'atteindre une **profondeur de 3.000 mètres**, pour une **autonomie d'environ 24 hrs**, avec une grande précision.

Dans le cadre du plan d'investissement « France 2030 », où plusieurs millions d'euros seront provisionnés, le ministère des armées souhaite contrôler, surveiller les profondeurs abyssales, sources d'enjeux économiques et stratégiques.

TÊTE D'AIL AU FOUR



INCONTOURNABLE DE LA CUISINE MÉDITERRANÉENNE, L'AIL ÉTAIT UTILISÉ DANS L'EGYPTE ANCIENNE, EN TÉMOIGNENT LES INSCRIPTIONS SUR LES SARCOPHAGES DES PYRAMIDES, OÙ IL ACCOMPAGNAIT LE DÉFUNT DANS SON DERNIER VOYAGE. IL ÉTAIT ÉGALEMENT UTILISÉ PAR LES HÉBREUX, CITÉ DANS LE «LIVRE DES NOMBRES», LE 4E LIVRE DE LA TORAH : "NOUS NOUS SOUVENONS DES CONCOMBRES, DES MELONS, DES POIREAUX, DES OIGNONS ET DE L'AIL". IL EST RECONNU POUR SES QUALITÉS MÉDICALES, DANS LES TROUBLES DIGESTIFS ET LA CIRCULATION SANGUINE. MAIS, CE SONT SES QUALITÉS GUSTATIVES QUI SUBLIMENT LA CUISINE MÉDITERRANÉENNE.



QUANTITÉ
4 personnes



PRÉPARATION
15 min



CUISSON
20 min

INGRÉDIENTS

- 4 c.à.s d'huile d'olive
- 1 c.à.s de vinaigre balsamique
- 1/2 c.à.c d'origan
- sel
- poivre
- 2 têtes d'ail
- 1 baguette de pain

PRÉPARATION

- Préchauffer le four à 180°C (thermostat 6).
- Couper la tête des gousses. Les arroser d'huile, de vinaigre balsamique, des herbes, de sel et de poivre. Les envelopper dans du papier cuisson et enfourner pour 1 h de cuisson.
- Servir avec la baguette coupée en tronçons.