Jacques et Stephane qui a fait les stages Rotax finissent la dépose du moteur et ouvre tout l'arrière pour accéder à la pompe à eau dont le joint céramique est retrouvé brisé en plusieurs morceaux. Nous avons la confirmation que c'est l'antigel, trop faiblement dosé et qui n'a pas tenu les – 40 ° de l'hiver dernier, qui est responsable de cette fuite et des deux autres du circuit de refroidissement. Tout est minutieusement contrôlé : le gel n'a finalement pas endommagé d'autres parties du moteur ni la surchauffe quand nous sommes redescendus. Le démarreur rempli d'huile à cause d'un joint défaillant explique les difficultés de démarrage que nous avions … Tout est révisé, contrôlé, remonté, ce qui doit être changé l'est, une patte de fixation refaite … Le moteur est remis en place, toutes les connections sont sécurisées, la synchronisation des carbus finement ajustée. Il démarre enfin au quart de tour, parfaitement réglé, tenant son ralenti sans vibration.

Jacques et son ami sont étonnés de voir comment il tourne bien pour un moteur qui a déjà 1750 heures de vol. Il est vrai que je vole plus de la moitié du temps à petite vitesse, la fenêtre ouverte : le moteur ne souffre pas ! « Pas de soucis, tu peux encore voler en toute confiance avec avant de le changer ! » le lendemain , agréable vol d'essai autour de Trois Rivières. Il me reste à tout ranger remettre en place dans l'ULM chaque chose à sa place, finir le travail administratif et de reportage à l'ordi et avec internet avant de repartir cap au nord.