



Patrocinadores da Expedição Oriente



Mariana Britto, Daniela Garcia, Jessica do Amaral, Kelly Porto Ribeiro, Luciana Camargo e Mariana Borges.

Mantivemos constante contato com Gavin Menzies, o autor do livro que inspirou a Expedição Oriente e sua equipe. Eles colaboraram com novas informações que nos ajudaram a buscar por indícios da passagem dos chineses, séculos atrás, em determinados locais da viagem. David o visitou pessoalmente e o convidou para ser padrinho da expedição, o que ele aceitou. Por conta de condições de saúde frágil, Menzies não veio ao Brasil para acompanhar a partida, mas seu assessor, Ian Hudson, esteve presente em Itajaí, na partida da Expedição Oriente.

A RETA FINAL ANTES DA PARTIDA

A tensão e atenção dobravam a cada dia que estávamos mais perto da partida. As duas últimas semanas antes da saída foram de trabalho dobrado.

Durante a construção do barco, Wilhelm e a equipe formaram uma logística bem-coordenada para a fabricação dos mastros, que envolvia seis países: Argentina, Brasil, Austrália, EUA, Filipinas e Dinamarca. Desenhos, planilhas e especificações técnicas foram traduzidos do espanhol e inglês para o português. Parecia um quebra-cabeça gigante. Nosso tempo era curto, e eles foram em busca de empresas profissionais com know-how para encarar o desafio de construir dois mastros, um de 24 metros e outro de 30. Não tínhamos margem para erros.

Aqui no Brasil, o desafio foi aceito pela Manotaço, de Porto Alegre, que junto com sua equipe profissional e dedicada conseguiram construir os mastros no tempo previsto. O arquiteto naval Nestor Volker enviava os desenhos, e as velas foram encomendadas a Neil Pryde nos Estados Unidos e fabricadas nas Filipinas. Elas iriam chegar e imediatamente seriam colocadas no mastro dez dias antes de partirmos. Ainda na última verificação do tamanho das velas, foi descoberto um erro na planilha de medidas, mas deu tempo de ser corrigido. Por sorte, o navio que trouxe as velas zarpuu antes de um supertufão atingir as Filipinas. Os enroladores das velas eram australianos da marca Hutton, e os esticadores para o estaiamento de 26 milímetros de proa tiveram que ser feitos especialmente para o veleiro Kat, já que o pino do esticador padrão não teria espaço para girar dentro da seção do enrolador.

Para a Cordoaria São Leopoldo, do Rio Grande do Sul, Wilhelm criou uma planilha detalhada, com medidas exatas e código de cores diferente para cada