

Ambição

nacional

Agregando tecnologias inéditas, o EE-T1 Osório foi o mais ousado carro de combate brasileiro da história

TEXTO E FOTOS EXPEDITO CARLOS STEPHANI BASTOS *
expeditobastos@artnet.com.br

A idéia de construir um carro de combate moderno, sofisticado e com capacidade de competir com o que há de mais moderno no mundo – baseado na tríade poder de fogo, proteção e mobilidade – tem sido um grande desafio até mesmo para os países mais desenvolvidos do mundo. No Brasil, o momento propício para desenvolvimento da indústria voltada aos itens de defesa ocorreu a partir do início dos anos 70, perdurando até o final da década de 80.

Em 1983, a Engenheiros Especializados S/A – ENGESA –, diante de um cenário mundial altamente favorável, com a bipolaridade presente e uma grande disputa por mercados ávidos em equipamentos bélicos modernos, teve a idéia de projetar e construir um carro de combate brasileiro com premissas tecnológicas inéditas. O objetivo era tentar uma competição com carros de combate já existentes, no momento em que a expansão na aplicação da eletro/eletrônica passava a interagir com a mecânica.



A primeira versão do Osório P.o. A torre e o canhão não são verdadeiros, apenas o chassi. Note a camuflagem na versão Exército Brasileiro

A solução encontrada foi desenvolver um projeto próprio, agregando a ele o que de mais moderno existia no mercado. Optou-se por fazer dois modelos, um para uso interno e outro para exportação. Nasceu, desta forma, a idéia de um carro de combate com canhão raiado de 105 milímetros (L7/M68) e outro de alma lisa com um de 120 milímetros (GIAT G1), para exportação. Cada um deles possuía peso final de 43 toneladas e potência de 1.040 cavalos, extraídos de um motor V12 a diesel. O modelo foi designado como EE-T1, posteriormente agregando o nome Osório, em homenagem ao patrono da cavalaria brasileira.

Foi construído um *mock-up* em tamanho real e, posteriormente, um chassi, que rodou pela primeira vez em setembro de 1984 para submeter-se a severos testes no campo de provas da própria empresa. Uma torre e um canhão falsos foram incorporados a ele para mostrar de forma mais real possível como seria sua configuração. Nem mesmo a pintura camuflada e emblemas do Exército Brasileiro foram esquecidos.

O EE-T1 Osório P.1 com canhão de 105 milímetros, em testes na Arábia Saudita em 1985





Vista traseira do EE-T1 Osório P.2. Note sua baixa silhueta.

A primeira torre, construída na Inglaterra, chegou ao Brasil em maio de 1985 e foi imediatamente acoplada ao chassi do veículo, que recebeu a designação de P.1, armado com canhão de 105 milímetros. O EE-T1 Osório surpreendeu os militares brasileiros, gerando grande empolgação e esperança de ver as unidades blindadas equipadas com ele no futuro. Foram feitos exaustivos testes no Campo de Provas da Marambaia, RJ, onde o veículo foi homologado pelo Exército em 1986.

A seguir, com a chegada da segunda torre, também inglesa mas com canhão de 120 milímetros, foi construído o P.2. Ele incorporava todos os itens exigidos para a concorrência na Arábia Saudita em 1987. No ano seguinte, saiu vencedor da disputa, derrotando tecnicamente o M-1 A1 Abrams, americano, o Challenger, inglês, o AMX-40, Francês, e posteriormente o C-1 Ariete, italiano. Mas o produto brasileiro acabou sendo derrotado no campo político por pressões dos Estados Unidos.

O Osório empregava periscópio de 360° para o comandante do carro, independente do giro da torre, e ainda possuía visão noturna de 360°, que também não girava junto com a torre. Os dois conjuntos tinham estabilização própria, independente do canhão, itens raros de se encontrar até nos dias de hoje – mesmo nos carros de combate norte-americanos na atual guerra contra o Iraque.



Protótipo do EE-T1 Osório P.1 recolhido ao 2º RCC de Pirassununga, SP, aguardando processo de restauração



Vista frontal e lateral direita do EE-T1 P.2. Repare suas belas linhas, mesmo tendo sido projetado nos anos 80

No último dia 22 de março de 2003, após dez anos de batalha judicial e ameaças de serem vendidos como sucata, os dois protótipos foram levados de vez ao trono no Exército Brasileiro, no 2º Regimento de Carros de Combate (2º RCC) de Pirassununga, SP. Lá, o P.2 fez um brilhante desfile acompanhado de diversos blindados que equipam aquela e outras unidades de Cavalaria de nosso Exército, despertando mais uma vez o orgulho do país em ter possuído uma excelente Indústria de Material de Defesa. Hoje, ela encontra-se quase totalmente extinta, devido principalmente à nossa falta de visão estratégica. ➡



O protótipo do EE-T1 Osório P.2 liderando o desfile militar no 2º RCC, no dia 22 de março de 2003, acompanhado por um Leopard 1 A1 que equipa aquela unidade.

FICHA TÉCNICA

PAÍS Brasil	TRANSMISSÃO ZF LSG 3000, automático com conversor de torque, 6 marchas, sendo 4 à frente e duas a ré.
FABRICANTE ENGESA - Engenheiros Especializados S/A	ARMAMENTO Canhão GIAT 120mm, alma lisa, giro-estabilizado; uma metralhadora coaxial MAG 7,62mm; uma metralhadora Browning .50 M2, externa na torre e 12 Lançadores de granadas fumígenas, 6 de cada lado da torre.
TIPO Carro de Combate Principal	ÂNGULO DE TIRO DO CANHÃO -10° a +20°
PESO 41 toneladas (vazio) e 43 (em ordem de combate)	RELAÇÃO PESO/POTÊNCIA 24,2 Cv/ton
COMPRIMENTO COM CANHÃO À FRENTE 10,10 m	VELOCIDADE MÁXIMA EM ESTRADA 70 km/h
COMPRIMENTO COM CANHÃO À RÉ 9,30 m	ACELERAÇÃO DE 0 A 30 KM/H 6 segundos
LARGURA 3,26 m	OBSTÁCULO VERTICAL MÁXIMO 1,15 m
ALTURA ATÉ PERISCÓPIO COMANDANTE 2,89 m	LARGURA MÁXIMA SUPERÁVEL HORIZONTAL 3 m
ALTURA LIVRE EM RELAÇÃO AO SOLO 0,46 m	CAPACIDADE DE COMBUSTÍVEL NO RESERVATÓRIO 1.354 litros de diesel
LARGURA DAS LAGARTAS 0,57 m	AUTONOMIA 550 km
COMPRIMENTO DAS LAGARTAS COM O SOLO 4,49 m	TRIPULAÇÃO 4 homens
MOTOR MWM, TDB 834, Diesel, 4 tempos, doze cilindros em V, 1040 cv, refrigerado a água	

Expedito Carlos Stephani Bastos, Pesquisador de Assuntos Militares da UFJF. Coordenador do Núcleo de Estudos Estratégicos do Instituto Histórico e Geográfico de Juiz de Fora. expedito@editora.ufjf.br