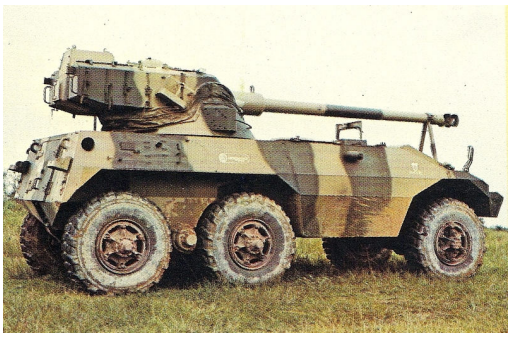
EE-17 SUCURI
DESTRUIDOR DE TANQUES

www.ufjf.edu.br/defesa

Expedito Carlos Stephani Bastos
Pesquisador de Assuntos Militares da
Universidade Federal de Juiz de Fora
defesa@ufjf.edu.br

No final dos anos 70 a **Engesa – Engenheiros Especializados S/A**, resolveu criar um caça-tanques, pesadamente armado e muito veloz, e ao contrário do que existia no mundo, este seria sobre rodas, com tração 6x6 e capaz de vencer todos os tipos de terrenos.

Usando a experiência que já havia adquirido com os blindados leves **EE-9 Cascavel** e **EE-11 Urutu**, desenvolveu o **EE-17 Sucuri** que mais tarde teria a designação de alterada para **SUCURI I**, que para não alterar o nome levou ao desenvolvimento de um outro veículo, também 6x6, denominado **EE-18 SUCURI II**, atual até para os dias de hoje e que poderia ser o sucessor natural do Cascavel e se tornaria a base para uma nova família de blindados sobre rodas. (ver artigo: **CAÇA-TANQUE EE-18 SUCURI II - O MAIS SOFISTICADO E DESCONHECIDO 6x6 DA ENGESA - http://www.defesa.ufjf.br/arq/Art%2022.htm**) para a mesma finalidade, e altamente sofisticado.



Laterais do EE-17 Sucuri. Notar suas dimensões. (Fotos: Coleção autor)

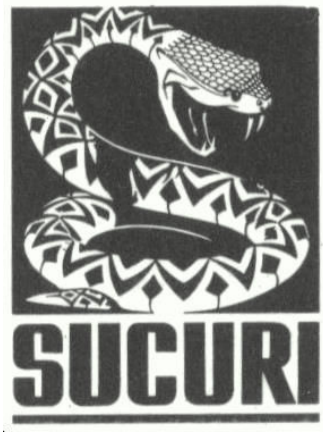
O projeto era simples e fez extenso uso de peças para caminhões comerciais, como forma de ser operado e mantido, com baixo custo, por uma experiente equipe treinada em manutenção daqueles veículos, o que daria uma grande independência logística. A idéia era ter custos operacionais e consumo de combustível baixos, além de

possuir auto-transportabilidade, dispensando assim o uso de carretas como para os carros de combate.

Ao idealizar o **EE-17 Sucuri**, os projetistas se preocuparam em conciliar as exigências de proteção blindada, poder de fogo e mobilidade e optaram em ter poder de fogo e muita mobilidade, até porque previa-se seu uso em apoio a carros de combate, operando nos flancos.

Pode-se dizer que o Sucuri era basicamente um sistema de armas construído ao redor da suspensão "boomerang", semelhante à do Cascavel, maior e capaz de receber uma torreta com canhão de 105 mm. A torre, oscilante, foi importada da França e era do tipo FL-12, operada eletro-hidráulicamente, com tripulação de dois homens (comandante e artilheiro), giro de 360º, elevação total 17º 30' (de -5º a +12º 30'), com equipamento ótico de dez episcópios (ampliação 1:1) dispostos em volta das escotilhas, telescópio monocular (ampliação 6:1) para direção do canhão. Um depósito de munição para vinte e três projéteis de 105 mm na torre e mais vinte no interior do veículo, e sistema elétrico de 24 volts. Como armamento auxiliar uma metralhadora coaxial 7.62mm com sistema de disparo elétrico e manual, alcance de 600m e razão de disparo de 800 tiros por minuto, além de quatro lançadores de granadas fumíginas.

O armamento principal consistia de um canhão de 105 mm, com sistema de descarga automático e disparo elétrico e mecânico, podendo disparar munições do tipo HE (carga explosiva), HEAT (carga explosiva antitanque) HESH (carga explosiva esmagante), fumígina e de treinamento, com razão de disparo de oito tiros por minuto, além de equipamentos opcionais como metralhadoras externas antiaéreas 7.62mm montadas na torre, equipamentos de visão noturna ativo ou passivo, sistemas de rádio e intercomunicação e telêmetros laser.



EE-17 Sucuri e emblema pintado no veículo. O venenoso da Engesa. (Fotos: Coleção autor)

A carcaça era uma estrutura monobloco em chapa bi-metálica blindada soldada, similar as já usadas nos outros veículos, com isolação térmica e acústica no interior, uma porta na lateral esquerda e uma traseira, uma escotilha para o motorista com três periscópios e uma outra para o operador de rádio, bem como gancho traseiro para reboque e quatro suportes para içamento.

Capa do prospecto de divulgação do EE-17 Sucuri. (Foto: Coleção autor)

Como equipamento opcional do veículo, poderia ter aquecedor, ar condicionado e sistema automático de controle de pressão dos pneus e era impulsionado por um motor Detroit Diesel 6V53T, seis cilindros em "V", 5212 cm3 de cilindrada total, dois tempos, turbo alimentado, refrigerado a água, potência máxima de 300 hp, com transmissão automática Allisson MT 640, com quatro velocidades à frente e uma à ré, caixa de transferência mecânica Engesa, duas velocidades com engrenagens helicoidais de engrenamento constantes, árvore de transmissão tubular com juntas universais Hooke, suspensão e eixo dianteiro propulsor, por feixes de molas simi-elípitcas, amortecedores telescópios de dupla ação e barras estabilizadoras, eixo dianteiro propulsor direcional. Sua autonomia era de 600 km.

Já a suspensão era por feixes de molas semi-elípticas e barras estabilizadoras, e o eixo propulsor articulado Engesa "Boomerang" com facões laterais e sistema de bloqueio do diferencial.

As rodas com cubos raiados em aço fundido e aros estampados com pneus militares "à prova de balas" 14.00 x 20 – 18 lonas. Freio de serviço a tambor acionado a ar comprimido nas seis rodas e freio de estacionamento a tambor acionado a ar comprimento atuando na entrada do diferencial traseiro. Direção hidráulica integral e sistema elétrico de 24 volts.

Detalhe da suspensão boomergang e parte traseira do veículo e sendo suspenso. (Fotos: Coleção autor)

O fato de ser sobre rodas e ter um reduzido peso - 18.500 kg em ordem de combate - em relação aos veículos de lagartas, fez dele o caça tanque mais veloz do mundo, podendo alcançar em estradas 110 km/h, com condições de enfrentar carros de combate inimigos, a curta ou média distância, podendo escapar devido a sua grande mobilidade, com blindagem suficiente para resistir a tiros de armas de infantaria e estilhaços de granadas. Podia superar obstáculos verticais de 600 mm, inclinação lateral máxima de 30% e capacidade de subir rampas de até 65%, com raio mínimo de giro de 8,05m.

Com poucos concorrentes na época, o projeto do Sucuri chegou à fabricação de um protótipo que foi exaustivamente testado, mas devido aos conceitos existentes na época, não foi compreendido e logo abandonado, além de não ter despertado muito interesse no Exército Brasileiro, muito embora tenha sido levado a vários países para teste. Mas a preferência de muitos acabou sendo por modelos de lagartas fabricados na Áustria (SK 105 Kurassier) e produzidos em grande quantidade, tanto que acabou sendo adotado pelo Corpo de Fuzileiros Navais da Marinha Brasileira e recebidos em 2001, com a mesma torre do Sucuri.

Seu desenvolvimento não foi em vão, pois sua suspensão acabou sendo aplicada ao caminhão militar pesado 6x6 Mercedes Benz L 1519, ainda em uso no Exército Brasileiro, onde traciona peças de artilharia, sendo praticamente o último modelo de caminhão militar e não militarizado em uso na atualidade, na classe de cinco toneladas.

Caminhão militar Mercedes Benz L 1519 com suspensão do Sucuri do 12º Grupo de Artilharia de Campanha de Jundiaí – SP, fotografado em 05 de abril de 2006 rebocando uma peça de 155mm. (Foto: autor)

---

ufjf DEFESA
www.ufjf.edu.br/defesa