

Ágil, belo, com estilo e... *mortal*

Jacques Costa da Silva



Expedito Carlos Stephani Bastos

Foi em maio deste ano que o Exército Brasileiro (EB) recebeu, para testes iniciais, um dos mais avançados blindados sobre rodas atualmente em serviço: o Centauro B-1, um veículo italiano produzido pelo consórcio Iveco-Fiat-Oto Melara. Os objetivos são óbvios: o carro poderia vir a ser uma ótima opção para equipar alguns Regimentos de Cavalaria Mecanizada, em substituição aos já antiquados EE-9 Cas-

cavel. Também caberia perfeitamente nos Regimentos de Cavalaria Blindada que alinham os obsoletos carros de combate M-41B, oriundos dos Regimentos de Carros de Combate que receberam os Leopard 1A1 e M-60A3 TTS.

O exemplar enviado ao País pertence ao Exército Italiano, conforme demonstravam as marcações existentes nas suas partes dianteira e traseira. Aliás, o desenvolvimento do Centauro foi todo custeado por aquela instituição militar que, assim, tem direito a receber cerca de 10% do valor das vendas do veículo no exterior.

Especificações Técnicas



Fabricante: *Consórcio FIAT-IVECO-OTOBREDA*

Tipo: *Veículo Blindado de Reconhecimento anti-tanque 8x8*

Tripulação: *4 homens mais quatro soldados na parte traseira*

Altura: *2,70m*

Largura: *2,94m*

Comprimento: *8,55m*

Peso: *25 toneladas podendo chegar a 29 toneladas com blindagem adicional*

Armamento: *Um canhão Ototreda de 105mm, baixo retrocesso (LRF) - 40 tiros*

Duas metralhadoras de 7,62mm, sendo uma coaxial - 4.000 tiros

Munição: *Tipos APFSDS, HEAT, HESH e TP*

Motor: *Iveco V6 MTCA diesel, 6 cilindros em V, refrigerado a água, sobrealimentado por after-cooler, com 520Hp, caixa de marchas ZF*

Suspensão: *Tipo independente McPherson, formada por amortecedores hidropneumáticos e dois braços oscilantes fixos ao casco e ao cubo de cada roda*

Velocidade máxima em estrada: *105km/h*

Aceleração: *70km/h em 30 segundos*

Autonomia: *800km*

Capacidade de combustível: *520 litros de diesel*

Capacidade em inclinação: *60% longitudinal e 30% transversal*

Obstáculo vertical superável: *450mm*

CHAMANDO A ATENÇÃO

O Centauro impressiona não só pelo tamanho, como também pelo design que demonstra toda a capacidade italiana nesta área. Apresenta uma solução de engenharia que o torna uma máquina muito delgada e ao mesmo tempo agressiva, de baixa silhueta e 8x8 equipada com pneus Michelin.

O carro possui particularidades interessantes tais como o habitáculo do comandante que se situa no lado esquerdo, ao

contrário de seus similares. Sua suspensão é do tipo independente McPherson, com amortecedores hidropneumáticos e dois braços oscilantes fixados ao casco e ao cubo de cada uma das rodas. Ela é muito macia e difere de todas as suspensões a que se está acostumado a ver em blindados do EB.

O sistema de rodagem possui apenas um diferencial posicionado na segunda roda, da frente para trás, com esquema em forma de "H", transmitindo o movimento para as rodas de ambos os lados mediante caixas de transmissão. O controle de pressão do ar nos pneus é feito pelo motorista, podendo ser modificado de 1,5 a 4,5 BAR. Os pneus, sem câmara, do tipo Run-flat, permitem a rodagem, mesmo se furados, por aproximadamente 80 km. Já o sistema de freios dispõe de quatro circuitos independentes com discos ventilados. O Centauro desloca-se com grande facilidade em terrenos acidentados e lamacentos e pode manter a rotação de 360 graus de sua torre em pleno movimento. Leva também sistemas anti-incêndio e anti-explosões (um no compartimento do motor e outro no setor de combate) com sensores IR/UV que detectam um súbito aumento da temperatura, atuando em milésimo de segundos sobre os extintores.

Um número pintado dentro de um círculo amarelo, na parte frontal do carro, indica seu peso em tonelagem para a travessia de pontes. O que esteve no Brasil levava o 25, mas é comum ver-se fotos do



Atirando com o Centauro



No Campo de Provas da Marambaia, o Centauro realizou diversas provas de tiro. Foram disparos com o veículo parado e em movimento. No primeiro caso, o alvo foi o velho protótipo antiaéreo derivado do M-3 Stuart, da Bernadini, do final dos anos 70. A munição empregada foi a do tipo APDS (Flecha), a mesma usada pelos M-60 A-3TTS e Leopard 1^A, em uso no Exército. Tal munição, de origem inglesa, tinha seu lote com data de fabricação entre 1972 e 1973, e funcionou muito bem. Definido o alvo, foi feito o tiro que atravessou o Stuart a uma distância de 1.520 metros. Constatou-se que o recuo do canhão no interior do Centauro é bastante suave e não produziu solavancos.

Para o fogo em movimento, o objetivo era um chassis de Marder, comprado em 1978. (com o míssil Roland, e do qual deveria haver, pelo menos um, em um Museu do Exército). Vários disparos foram feitos de distâncias entre 1.000 e 2.000 metros, todos acertando o alvo com total precisão. (ECSB)

Centauro em operações na Somália com 28 ou 29, já que os mesmos estavam carregando blindagem adicional, elevando seu peso para a casa das 28 ou 29 toneladas.

Sendo bastante amplo e confortável para os quatro tripulantes (comandante, motorista, atirador e municador), o veículo tem ar-condicionado a bordo. Além das escotilhas, leva uma porta traseira que dá acesso ao seu interior e ao conjunto de baterias, possuindo espaço para transportar outros equipamentos e de dois a quatro soldados.

VERSÁTIL E CARO

Todo o sistema de tiro do Centauro é computadorizado e pode ser utilizado tanto pelo comandante como pelo atirador. O sistema de mira é paralelo, e não convergente, dando a distância em metros. Um feixe de laser confirma o local exato em que o tiro será certo (ver box). A capacidade de armazenamento de munição é de 40 projéteis para o canhão de 105mm (14 na torre e outros 26 no casco) e quatro mil tiros para as duas metralhadoras de 7,62mm. Leva ainda oito lançadores de granadas fumígenas.

O veículo funciona, normalmente, na versão 6x8, porém, pode transformar-se rapidamente em 8x8 por intermédio de um sistema manual em que as duas rodas dianteiras passam a ter tração. A quarta roda, se preciso, funciona em um ângulo bem me-

nor que as duas dianteiras se o Centauro necessitar manobrar em locais estreitos e com velocidade inferior a 20km/h. Em velocidade maior, a roda bloqueia automaticamente, evitando que aconteça a "saída de traseira" em curvas acentuadas. Isto se traduz em diminuição de raio de curva e o carro tem condição de executar tais manobras com mais facilidade que um Jeep, por exemplo.

A blindagem é bem similar à dos blindados sobre rodas do EB, não tendo nada de muito sofisticado. No entanto, o carro é todo dotado de pontos sobre os quais podem ser acopladas blindagens ativas e reativas para aumentar ainda mais a sua proteção. Em ação na Somália e no Kosovo, os Centauro empregaram as famosas saias protetoras da rodagem para evitar danos provocados por munições anti-carro, como os RPG. Neste caso, a quarta roda vem a perder a finalidade de mudar seu ângulo, dificultando as operações em lugares confinados. Um ponto negativo é o barulho, principalmente no lado esquerdo, pois além do motor, o seu escapamento é jogado

para baixo, na lateral, no sentido oposto ao da escotilha do motorista. Isto provoca uma grande nuvem de poeira por onde passa e que pode vir a denunciar sua posição.

Desde a sua entrada em serviço, o Centauro sofreu várias modificações. As mais expressivas foram a inclusão de blindagem reativa ROMOR, inglesa, e alguns exemplares receberam placas extras de blindagem de aço na torre, parte superior, laterais e nas saias protetoras.



Até o momento, o Centauro vem se convertendo em um bastante apreciável sucesso de vendas. O Exército Italiano já comprou 400; o da Espanha, outros 100; e, os Estados Unidos levaram 16 para testes devido ao grande interesse que despertou nos norte-americanos e poderá vir a ser um dos principais meios da "Medium Brigade", junto com os blindados Piranha III. Seu preço unitário gira em torno de US\$2,5 milhões, considerado bastante salgado, existindo modelos que podem chegar a US\$3,5 milhões cada. Outras versões do carro encontram-se em estudo ou desenvolvimento, estando planejados o veículo de infantaria, de transporte de tropas, ambulância, recuperação, porta-morteiro de 120mm e outras. **T&D**

N. da R.: Expedito Carlos Stephani Bastos é pesquisador de assuntos militares do Núcleo de Estudos Estratégicos do Centro de Pesquisas Sociais da Universidade Federal de Juiz de Fora (MG), e um dos maiores especialistas em blindados do Brasil. Em maio do corrente ano, ele foi convidado pelo Centro de Instrução de Blindados General Walter Pires, do Exército Brasileiro, no Rio de Janeiro, para proferir uma palestra sobre os 80 anos do uso de veículos blindados (1921-2001) no País, durante o encerramento do Estágio Técnico de Blindados. Na ocasião, foi convidado a acompanhar os testes que estavam sendo conduzidos com o Centauro.



Buscando um blindado sobre rodas

O Centauro fica no Brasil por aproximadamente um ano, para continuar os testes a cargo do Centro de Avaliação do Exército (CAEx).

A vinda deste blindado ao Brasil faz parte da implementação, pelo Exército Brasileiro, de uma série de avaliações visando possíveis futuras aquisições quando a atual frota de veículos 6x6 nacionais, os famosos Cascavel e Urutu, for retirada. O primeiro veículo a ser testado, por quase um ano, no Centro de Instrução de Blindados General Walter Pires (CIBd), foi o Piranha III 8x8 da suíça Mowag. O próximo é o Puma 4x4 do mesmo fabricante do Centauro, que já se encontra no CIBd. Também espera-se a vinda de modelos sul-africanos, como o Rooikat 105mm 8x8.

Sabe-se que, a par do experimento de carros estrangeiros, o Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento do Exército (IPD) está desenvolvendo uma família de blindados 4x4, 6x6 e até 8x8, mas que para se tornar realidade, será preciso a parceria com a indústria privada, destacadamente do exterior, pois em razão da crise existente no setor de Defesa nacional, a situação ficaria bastante complicada.

Durante a realização da Latin American Defentech 2001, em abril passado, fontes extra-oficiais chegaram a cogitar uma parceria do IPD com os franceses da Satory Military Vehicles, uma joint envolvendo a Giat Industries e a Renault V.I., que está trabalhando para o Ministério da Defesa da França em um programa de veículos 8x8 chamado VBCI (Veículo Blindado de Combate de Infantaria), previsto para estar operacional em 2006. Uma outra op-

ção, também veiculada naquela feira foi, caso o Exército Brasileiro venha a comprar o Centauro, que este poderia ter partes fabricadas aqui, na fábrica de caminhões IVECO, em Minas Gerais.

Vale lembrar que a extinta Engesa-Engenheiros Especializados S/A, projetou e construiu um protótipo de blindado sobre rodas 6x6 denominado EE-18 Sucuri II, com torre desenvolvida por ela mesma e canhão Oto-Breda de 105mm, similar ao do Centauro. Esse carro deveria ter sido o sucessor natural do Cascavel. A empresa brasileira estava no caminho certo e, quem sabe, hoje poderia se ter no Brasil uma família de blindados com a mesma concepção. (ECSB)



Protótipo do Sucuri II, da Engesa