

A FASCINANTE DO ENGESA EE-

Muitas histórias são contadas sobre o famoso ENGESA EE-T1 Osório, pois a sua mística é grande, decorrência de todos os acontecimentos que rondaram sua construção.

Gean Marco Furlan



Arábia Saudita - 1987

HISTÓRIA E TI OSÓRIO

Scania, reforço de blindagem e canhão de 90mm.) pela empresa fabricante de cofres Bernardini.

Buscando esclarecer os pontos controversos e contar sua verdadeira história, contatou-se o Engº. Odilon Lobo de Andrade que ocupou o cargo de Diretor Técnico na ENGESA - Engenheiros Especializados S/A durante o desenvolvimento do Projeto EET1 - Osório, e se resume a seguir o conteúdo de uma conversa com ele.

Na década de 80, o Exército brasileiro reconhecia a obsolescência dos veteranos M-41 Walker Bulldog, tanque leve americano dos tempos da Guerra da Coreia (1950 - 1953), que constituíam a espinha dorsal da Arma Blindada Brasileira. Estes veículos, inclusive, já haviam sido repotencializados (novo motor

Com o know-how adquirido durante a reforma dos M-41, a Bernardini propôs ao Exército brasileiro a construção de um novo veículo blindado, que veio a se chamar "Tamoio", com a construção de alguns protótipos. O Exército Brasileiro determinou que houvesse uma concorrência para a construção deste novo veículo e a ENGESA foi chamada.

De posse das especificações do projeto, a ENGESA concluiu que para este novo veículo ser economicamente viável deveria atender, também, às especificações dos exércitos de outros Países.

Nasceu aí o Projeto Osório.

Para tornar viável um veículo MBT ("Main Battle Tank" - Carro de Combate Principal) a ENGESA primeiramente tentou, em 1983, associações com empresas tradicionais fabricantes de material bélico, como a GIAT (Francesa), Vickers (Inglesa), Krauss-Maffei/Reinmetal (Alemã). Esta tentativa deveu-se à falta de *know-how* da ENGESA na fabricação de veículos deste porte, pois até então sua experiência era em veículos mais simples como o Cascavel e o Urutu, que alcançaram grande sucesso de vendas na América do Sul, como Chile e Colômbia e em Países Árabes, como Líbia e Iraque.





A ENGESA contornou este problema recorrendo diretamente aos fornecedores das partes dos veículos fabricados pelas empresas tradicionais, adquirindo, desta maneira, a tecnologia de ponta necessária para a execução do Projeto Osório.

Aqui é importante salientar a cronologia dos fatos: o Osório começou a ser concebido na década de 80 e com isso se beneficiou de aproximadamente 10 anos de desenvolvimento tecnológico sobre os seus concorrentes (M-1 Abrams, Challenger, AMX-32 / 40, etc.), incorporando no seu projeto tecnologia embarcada e sendo desenhado totalmente em CAD-CAM, até então uma novidade em termos de tecnologia no Brasil.



Terminada a fase de concepção, construíram-se os primeiros protótipos, para iniciarem os testes. O projeto previa duas versões distintas: uma para atender às especificações do Exército Brasileiro e outra para exportação, já com vista a polpidos contratos em petrodólares. Ambas as versões seriam similares em termos de chassis: motor MWM TD8 834, transmissão ZF LSG 3000, suspensão hidropneumática Dunlop, esteiras Diehl 234 e blindagem composta (que, no caso da versão brasileira, deveria ser mais simples, para reduzir o peso, para poder atravessar as pontes do nosso país).

Porém, a arma principal e os sistemas de controle de tiro seriam bem diferentes. A versão brasileira seria equipada com um canhão baseado no consagrado L-7 inglês, de 105 mm, que utilizava tecnologia belga para controle de tiro. Para combates noturnos utilizar-se-ia um sistema simples, através de amplificação de luminosidade.



Do alto para baixo: vista frontal do EE-T1 Osório; subindo no transportador; todos os concorrentes alinhados para os testes na Arábia Saudita em 1987.

Já a versão destinada aos mercados internacionais era constituída de um canhão de 120 mm da GIAT francesa, dotado de um sistema estabilizador de tiro capaz de acertar alvos em movimento e a distâncias superiores à dos adversários. Para combates noturnos, o Osório contava com um sistema de visão por intensificação de calor. Em termos de blindagem, esta versão era capaz de resistir comprovadamente a tiros com munição perfurante APDFS de 105 mm e já estava em desenvolvimento uma blindagem para suportar disparos do mesmo tipo, porém de armas de 120mm. Ainda, a versão exportação possuía detetor laser defensivo, proteção contra armar nucleares, bacteriológicas e químicas, "APU" (Auxiliary Power Unit - Unidade de Força Auxiliar) e ar condicionado.

O protótipo destinado ao Exército brasileiro foi aprovado em todos os testes realizados, coisa que o "Tamoio", que foi a razão do início do Projeto do Osório, não conseguiu. O protótipo destinado a exportação teve seu batismo em testes realizados na Arábia Saudita no verão de 1985, tempo recorde para o desenvolvimento de uma veículo MBT, levando-se em conta que o início do projeto foi no ano de 1983.

Os testes foram feitos comparativamente com o veículo inglês Challenger MkI, tendo o Osório superado o veículo inglês em todos os testes, com larga margem de vantagem. Embora os resultados tenham impressionado os analistas e as autoridades sauditas, bem como despertado a atenção do mercado mundial para o Osório, nenhum pedido de compra foi feito naquele ano.

Em 1987, dois anos após os primeiros testes, a Arábia Saudita promoveu nova concorrência internacional visando a substituição de seus carros de combate M-60 americanos e AMX-30 franceses. A concorrência previa a compra de 620 carros de combate. Nesta ocasião concorreram com o Osório o M-1 Abrams dos EUA, o AMX-40 da França (que era uma versão modernizada do AMX-30, já com arma de 120mm, idêntica à do Osório), e novamente o Challenger. Todos os concorrentes levaram para testes 2 veículos cada, mas a ENGESA levou apenas um exemplar do Osório, devido às dificuldades financeiras pelas quais a empresa já passava. Tal atitude demonstrava assim a confiabilidade no desempenho do veículo.

Tanto o Osório como o M-1 Abrams foram aprovados nos testes realizados, superando de longe o AMX-40 e o Challenger. Porém, nos testes de tiro e autonomia, o Osório superou o rival norte-americano em muito. Nos testes de tiro realizados, o Osório foi o único a atingir um alvo estacionado a 4.000 m.

Também foi realizado um teste com alvos móveis a distâncias de 1.500, 2.000 e 2.500 m, com um total de 12 tiros, sendo 6 realizados pela tripulação do país de origem e 6 por uma tripulação do Exército Saudita. Dos 12 alvos propostos, o Osório acertou 8, o M-1 Abrams acertou 5 e o AMX-40 e o Challenger apenas 1.

No teste de autonomia, o Osório percorreu uma distância em linha reta de 400 km, deixando para trás seus concorrentes.

No ano seguinte, Abu Dhabi, um dos Emirados Arabes Unidos, convidou a ENGESA para participar de uma concorrência juntamente com o blindado italiano OFV 40, fabricado pela empresa Oto-Melara que detém a licença de fabricação do consagrados veículos alemães Leopard I para o Exército Italiano, e, novamente, o AMX-40 francês. Os resultados mais uma vez confirmaram a superioridade do Osório em relação a seus concorrentes.

Nesta ocasião, ocorreu um fato curioso: o OFV-40, após seu motor se incendiar, ia ser abandonado no meio do deserto. Aí, a equipe brasileira, que já havia participado de demonstrações no mundo todo, desde o gélido Canadá às imensidões chinesas, resolveu dar uma "mãozinha" aos já desanimados italianos; engataram um cambão, puxaram-no para fora da duna em que estava atolado e trouxeram o veículo de volta ao quartelamento árabe.


Apesar do sucesso em ambas as concorrências internacionais, nenhum pedido de fabricação foi feito.

Pressões exercidas pelo governo americano junto à Arábia Saudita, alegando que o Brasil era um país que não respeitava seus acordos internacionais e que comercializava normalmente com países considerados inimigos da Monarquia Saudita, como o Iraque e a Líbia, fizeram com que a tão esperada encomenda jamais fosse feita, dificultando ainda mais a situação financeira da ENGESA que havia investido 18 milhões de dólares no Projeto Osório. O fato do Exército

Brasileiro não possuir na época nenhum blindado Osório, pela falta de recursos para a sua aquisição, influiu grandemente para que outros países não se interessassem pelo projeto. Tentou-se contornar tal fato com a ida do então Ministro do Exército, Gel. Leônidas Pires Gonçalves, à Arábia Saudita para tentar acelerar a assinatura do tão esperado e desejado contrato de fornecimento. Este empenho pessoal deveu-se a um acordo entre a ENGESA e o Exército Brasileiro de que a cada 10 veículos fornecidos internacionalmente, 1 seria destinado ao Exército brasileiro.

A falta de pedidos para o blindado Osório e o alto investimento para o desenvolvimento do projeto levaram a ENGESA a pedir concordata em março de 1990, embora as negociações com a Arábia Saudita ainda continuassem. Com a invasão do Kuwait pelo Iraque, em junho de 1990, as negociações foram interrompidas definitivamente, provocando o encerramento das atividades da ENGESA.

Deve-se ressaltar que apesar do último protótipo do Osório ter sofrido suas derradeiras modificações em 1990, até hoje ele é considerado um veículo de combate moderno e à altura de seus concorrentes diretos, podendo o projeto ser reativado a qualquer momento, pois sua tecnologia foi vendida para a IMBEL pela quantia simbólica de R\$ 1,00.

Dos protótipos construídos, dois atualmente se encontram no Arsenal de Guerra localizado na Cidade de Barueri - São Paulo, sendo um da versão brasileira e outro da versão para exportação. 



Gean Marco Furlan

Administrador de Empresas, 29 anos, é platimodelista desde os 7 anos de idade. Monta militar, preferindo o exército alemão da II Guerra e militar moderna - Guerra do Golfo, exército israelense e italiano. É sócio do GPPSD.

gmfurlan@uol.com.br