

O FIM DE UM CICLO: CARROS DE COMBATE LEOPARD 1A1 NO EXÉRCITO BRASILEIRO 1996 – 2011



www.ecsbdefesa.com.br

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

A partir do momento em que os Leopard 1 A1 estão sendo definitivamente retirados do serviço ativo, ficando uma quantidade muito pequena deles ainda operativos, e por pouco tempo, é importante relembrarmos um pouco de sua história no Exército Brasileiro no período que vai de 1996 a 2011 e a importância que tiveram para um aprimoramento da mentalidade sobre o seu emprego e a necessidade de substituí-los por veículos mais modernos, derivados da mesma família.

Dos 128 adquiridos, 74 serão desmontados para servirem de fornecedores de peças para a frota de Leopard 1 A5 adquiridos na Alemanha e que possuem um contrato de prestação de serviços de assistência técnica para execução da manutenção preventiva e corretiva em veículos blindados e em equipamentos adquiridos junto ao governo alemão, dentro do Projeto Leopard 1, bem como a manutenção de itens reparáveis e o fornecimento de todos os materiais necessários à execução desses serviços, firmado entre a União, por intermédio do Comando Logístico, órgão do Ministério da Defesa – Exército Brasileiro e a Krauss-Maffei Wegmann GmbH&KG da Alemanha, firmado em 1º de setembro de 2011, no valor de vinte e um milhões, setecentos e um mil e novecentos Euros (€ 21.701.900,00), com vigência até 31 de agosto de 2016. Vale ainda ressaltar que junto a estes, estão 06 Leopard 1 A5 que vieram para servir como veículos de instrução para que fosse possível em algumas unidades servirem para familiarizar-se com os novos equipamentos que estavam sendo adquiridos e não receberam a designação BR.



Recolhimento dos Leopard 1 A1, dos quais 74 serão desmontados e um do seis Leopard 1 A5 que também serão desmontados. (Fotos: autor)



O Carro de Combate Leopard 1 A1 Cel. Niederauer, que servirá como monumento, e a lembrança, composta de duas miniaturas, sendo uma do Leopard 1 A1 e do primeiro Carro de Combate do Exército Brasileiro, o Renault FT-17, ofertados à cidade de Santa Maria, entregue pelo Comandante da 3ª D.E. General de Divisão Sergio Westphalen Etchegoyen ao prefeito Cezar Schirmer, durante a solenidade dos 90 Anos de Blindados no Brasil. Na placa lê-se: *“O Exército Brasileiro oferece à Cidade Coração do Rio Grande, a Capital dos Blindados, o CC Leopard 1A1, de matrícula EB3466034600. Santa Maria, 5 de outubro de 2011.* (Fotos: Autor)



O futuro Monumento ao Blindado do Exército Brasileiro, que será constituído por uma plataforma elevada em concreto armado, em forma de rampa, na qual será apoiado o Blindado do Exército na parte mais elevada. A proposta, segundo o arquiteto Pepe Reyes, buscou uma solução formal que, ao mesmo tempo em que fosse um pedestal para o carro blindado, também demonstrasse a sensação de ascensão e dinamismo. (Fotos: Prefeitura de Santa Maria)

Dos 54 restantes, que estão fora do contrato, pretende-se aproveitar 39, formando três esquadrões de treze carros cada, que irão substituir definitivamente os M-41 C ainda existentes em alguns Regimentos de Carros de Combate, sendo que destes um foi doado à Prefeitura de Santa Maria, em cerimônia ocorrida em 05 de outubro de

2011, e servirá como monumento numa das entradas da cidade. Acredita-se que outros irão para Museus militares e os demais irão virar sucata, visto que todos estão sendo recolhidos ao PqRMnt/3, sendo que alguns estão também no 4º B.Log, ambos localizados em Santa Maria, RS. O contrato informa que os trabalhos de desmontagem terão início no terceiro trimestre de 2012 e serão finalizados no quarto trimestre de 2015, nas dependências da futura Kraus-Maffei do Brasil que está sendo implantada em Santa Maria, RS.

Histórico do Leopard 1 A1 no EB:

No início dos anos de 1990, o Exército Brasileiro necessitava urgentemente melhorar sua capacidade em carros de combate, visto que suas unidades blindadas estavam equipadas com o obsoleto carro de combate leve M-41 C. A solução encontrada foi adquirir inicialmente 91 CC M-60 A3 TTS dos Estados Unidos e posteriormente 128 CC LEOPARD 1A1 da Bélgica, os primeiros MBT no Brasil, os quais começaram a ser recebidos em 1996.

Foi então elaborado, ainda pelo Ministério do Exército (extinto pela criação do Ministério da Defesa), uma diretriz para a implantação das Viaturas Blindadas de Combate, CC Leopard 1A1 no Exército em 17 de maio de 1996.

Inicialmente foi feita uma compra de 61 CC Leopard 1A1, pela Comissão nomeada em dezembro de 1994, que foi à Bélgica para escolher o material, tendo como critérios em primeiro lugar a vida útil do canhão, a menor quilometragem de transmissão e o menor número de horas de uso do motor.

Aplicando tratamento estatístico obteve para o carro médio os seguintes parâmetros: Horas do motor: 500,8 horas Quilometragem da transmissão: 3229km EFC (Vida útil do canhão): 172

Foi contratada a firma Belga STILES para a aquisição dos 61 CC Leopard 1A1, prevendo a entrega em três lotes com intervalo de quatro (4) meses entre cada lote, com exceção da munição, que veio integralmente com o primeiro lote.

O pagamento foi efetuado por ocasião do recebimento de cada lote, que foram divididos da seguinte forma:

1º lote: 20 CC; 2º lote: 20 CC e 3º lote: 21 CC todos recebidos entre 1997 e 1998.

Houve um acompanhamento pela Comissão Brasileira na Bélgica até os embarques dos respectivos lotes, sendo que os CC vieram com todo o ferramental existente em cada um deles e equipamento de comunicações. Foram também adquiridos kits de manutenção até de 4º Escalão.

Todo o material foi entregue ao Parque Regional de Manutenção/1 (PqRMnt/1) no Rio de Janeiro e de lá foi distribuído às respectivas unidades entre 1997 e 2000.

Treinou-se militares na Bélgica para operarem os CC Leopard 1A1 a nível de 1º, 2º e 3º Escalões. A compra de mais 67 CC para completarem os 128 foi efetuado em 1998 e os CC recebidos até 2000.



Instrutores Belgas quando da chegada dos primeiros lotes de Leopard 1 A1 no PqRMnt/1, nos anos de 1990 e os carros no aniversário do CIBId em 2001, ambos no Rio de Janeiro. (Foto: Arquivo PqRMnt/1 e Autor)

Fatos importantes marcam esta nova fase da arma blindada no Exército Brasileiro, como a criação em 1996 do CENTRO DE INSTRUÇÃO DE BLINDADOS GENERAL WALTER PIRES (CIBId), responsável pela formação, padronização, modernização e atualização na instrução e adestramento dos futuros combatentes blindados, inicialmente no Rio de Janeiro e que acabou por ser transferido para Santa Maria, RS em 2004, onde se encontra em uma de suas melhores fases, devido ao grande investimento que recebeu, quando da implantação da família Leopard 1 A5 adquiridos na Alemanha.

Esta transição foi rápida e obrigou a uma reestruturação nos conceitos até então vigentes, pois além de trazer um novo carro de combate para nossos padrões, como o Leopard 1A1, também obrigou a aquisição de uma variada gama de outros veículos como o Leopard Escola e Leopard Socorro (Bergepanzer Standard), além de adquirir dois outros modelos únicos, desenvolvidos pela empresa belga SABIEX, sendo os dois únicos no mundo nesta nova configuração de veículo socorro, construídos sobre o chassis do Leopard 1 A1 e bem diferentes do modelo original alemão Bergepanzer, e que em breve serão desmobilizados, visto que não tiveram o desempenho esperado, na verdade foi um projeto que não deu certo, principalmente por falhas em seu sistema hidráulico, o qual não foi adequadamente elaborado e tem sido muito custoso sua manutenção.



Leopard Bergepanzer e Escola adquiridos junto com os Leopard 1 A1 da Bélgica em 2001. (Fotos: autor)



Um dos dois Leopard SABIEX adquiridos. (Foto: autor)

A instrução passou a ter um papel fundamental com esta modernização, visto que muitas das vezes a infra estrutura existente teve de ser adaptada, pois estes veículos trouxeram uma nova realidade para o Exército. Pela primeira vez construiu-se um local apropriado para simular tiros reais na torre de um Leopard 1A1, montada numa sala de instrução, de onde era possível efetuar disparos com munição de pequeno calibre sobre uma maquete móvel simulando uma situação real, onde foram treinadas as futuras tripulações destes carros, algo novo na época.



Sala de treinamento com a torre didática do Leopard 1 A1 no CIBld, quando no Rio de Janeiro, em 25 de outubro de 2001. (Foto: autor)

Outra inovação, foi a aquisição, em 2001, de 17 redutores de calibre.50 ADVANCED INBORE MARLSMANSHIP TRAINING ENHANCEMENT SYSTEM FOR TANKS (AIMTEST), da firma norte-americana American Apex Corporation, para os canhões de 105mm dos Carros de Combate Leopard 1 A1 e M-60 A3 TTS. (foto 8)

O treinamento operacional com o equipamento foi realizado no Centro de Instrução de Blindados General Walter Pires, ainda no Rio de Janeiro, no período de 07 a 11 de maio de 2001, e foi assim distribuído:

Dois para o CIBld, 01 para o Leopard e 01 para o M-60; Três para os Leopard do 1º, 2º RCC ; Dois para os Leopard do 3º RCC; Três para os M-60 do 4º e 5º RCC; e um para o Leopard do REsC (Regimento Escola).



(Foto: Coleção Autor)

Vale ressaltar que o redutor de calibre é de fácil instalação, operação e manutenção, permitindo que sejam aproveitados todos os recursos do carro de combate, propiciando alto grau de imitação de combate, a um custo bem reduzido, pois a munição real de 105mm custa em média US\$265 cada, e a cal. .50, dependendo do modelo varia de US\$2,50 a US\$12,50, o que reduz em muito os custos operacionais no treinamento. Ele vem sendo empregado nos Estados Unidos, Dinamarca, Espanha e agora no Brasil.

Vale salientar que ao sair do M-41 para o Leopard, estes vieram ocupar o lugar daqueles, e aí surgiram dificuldades em virtude de peso, tamanho, tipos de munição, consumo de combustível que teve um aumento substancial, locais apropriados para seu armazenamento, obrigando a adaptar as garagens existentes, muitas das vezes não sendo o ideal, reforço nas áreas de circulação não só nos quartéis, como também em seus deslocamentos nas áreas próximas. Passou-se a ter uma preocupação para deslocamentos a grandes distâncias, em função de carretas que não poderiam ser as mesmas do M-41 e principalmente dificuldades na área ferroviária, em virtude das obras de arquitetura, como pontes e túneis.

A parte de logística acabou sofrendo uma grande alteração, não só pela novidade, mas principalmente pôr ter dois tipos de CC, o M-60 e o Leopard 1 A1.

A utilização do laser, realização do tiro real com maior alcance e os diversos tipos de munição incluindo a flecha (APFDS) além da torre estabilizada, trouxeram novas perspectivas para a doutrina vigente, que ensina que um carro do pelotão deva estar parado para realizar o tiro enquanto o outro carro se desloca até nova posição, está sendo revista, pois as características do Leopard 1 permitem tiros em movimento.

Foi primordial a todos os regimentos que operaram com o Leopard 1 A1 a qualificação dos militares recém chegados á organização, a manutenção de um acervo de informações sobre os carros de combate, a padronização do procedimento relativo aos carros e a manutenção viva de uma mentalidade de manutenção e zelo com o material.

Quanto aos Batalhões Logísticos, como organizações militares de apoio, coube a formação de mecânicos em motomecanização, armamento, comunicações e eletricitas em todas os escalões, capazes de dar suporte a estes equipamentos.

No ano de 2001 formou-se a primeira turma com 81 alunos, oriundos de todas as unidades de Cavalaria do Exército, o que não havia ocorrido com as demais.

Os Leopard 1A1 integraram o 1º e 3º Regimentos de Carros de Combate no Rio de Janeiro (depois transferidos para o Rio Grande do Sul e Paraná) e o 2º em Pirassununga, SP (já extinto), além do próprio Centro de Instrução de Blindados, Escola

de Material Bélico (já extinta). Regimento Escola, todos no Rio de Janeiro e AMAN, em Resende, RJ.

Foram também realizadas manobras em diversos pontos do território nacional, como o campo de provas de Formosa (GO), onde atuaram diversas unidades que empregam este CC. (foto 15 e 16). Realizaram também operações de transposição de rios com os modernos meios que dispõe hoje o Exército Brasileiro, como as pontes flutuantes tipo RIBBON modelos FBS e FFB-2000, fabricadas na Alemanha pelas empresas EWK e KRUPP.



Os dois modelos de pontes flutuantes tipo RIBBON modelos FBS e FFB-2000, fabricadas na Alemanha pelas empresas EWK e KRUPP. (Fotos: Autor)

Com a aquisição da versão Leopard 1A5, da Alemanha, o Exército acabou por definir que as versões 1 A1 serão desativadas de vez, conforme portaria publicada, abaixo transcrita:

“ PORTARIA Nº 146-EME, DE 20 DE NOVEMBRO DE 2009. Desativa as Viaturas Blindadas de Combate, Carro de Combate Leopard 1A1 e M41C.

O CHEFE DO ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO, no uso da atribuição que lhe confere o inciso VI do art. 5º, do Regulamento do Estado-Maior do Exército (R-173), aprovado pela Portaria nº 300, de 27 de maio de 2004, e de conformidade com o item 9) do art. 6º das IG 20-11, aprovadas pela Portaria Ministerial nº 270, de 13 de junho de 1994, e com o Bloco nº 103, do art. 18 das IG 20-12, aprovadas pela Portaria Ministerial nº 271, de 13 de junho de 1994, resolve:

Art. 1º Desativar, para o Exército Brasileiro, as Viaturas Blindadas de Combate, Carro de Combate Leopard 1A1 e M41C.

Parágrafo único. A referida desativação é fruto da decisão tomada na 4ª Reunião Decisória, realizada em 19 de agosto de 2009.

Art. 2º Autorizar o Comando Logístico a providenciar a destinação do material de acordo com a Diretriz para Recolhimento e Alienação específica.

Art. 3º Determinar que esta Portaria entre em vigor na data de sua publicação.”

Dessa forma encerra-se o ciclo do Leopard 1 A1 no exército, sendo que a maioria deles está sendo armazenada no PqRMnt/3 de Santa Maria, RS, onde serão desmontados e suas peças, principalmente as do chassi, servirão para os recém adquiridos Leopard 1 A5, sendo mais uma cadeia de suprimento, evitando-se simplesmente descartá-los como sucata. Os custos para uma revitalização das torres ou sua substituição, bem como do canhão, visto que a maioria chegou ao fim de sua vida útil, foram descartados por não serem compensadores e muito dos componentes já não

serem mais produzidos em razão dos mesmos terem sofrido um repotenciamento na Bélgica, quando ainda estavam na ativa por lá, os que os tornou diferentes dos demais.

Alguns poderiam ser convertidos para transporte de munição, e até mesmo para outras versões, o que poderia ser uma forma de estudo e aprendizado para nossos engenheiros.

Sem dúvida foi um grande avanço, muito embora devessem ter dado prioridade e continuidade a projetos nacionais até então existentes que nos teriam dado uma grande independência não só logística como também tecnológica e estaríamos hoje gerando empregos no país e até quem sabe realizando “*up-grades*” em projetos nacionais que eram plenamente viáveis, mas isto é história passada...

CENTRO DE PESQUISAS ESTRATÉGICAS PAULINO SOARES DE SOUSA

Universidade Federal de Juiz de Fora

