

Blindado Chaimite 4x4



Pedro Manuel P. Monteiro,
Coordenador do portal sobre assuntos
militares MILITARY ZONE em
Portugal.

militaryzone_portugal@yahoo.com

A Chaimite, projectada na década de 60, continua a ser um dos mais reconhecidos elementos do Exército português. Integrada em contingentes militares do ramo no exterior, a Chaimite é também um dos mais bem sucedidos produtos militares nacionais.

A Bravia e a Chaimite Mk I

Em meados dos anos 60 o Governo português abriu um concurso para a aquisição de um novo blindado ligeiro destinado às operações nas colónias africanas. Foram apresentados vários modelos, sendo, por fim, escolhido um projecto de concepção nacional – a **Chaimite**, da empresa **Bravia, Sociedade Luso-Brasileira de Viaturas e Equipamentos S.A.R.L.** O primeiro protótipo foi produzido em 1966 e no ano seguinte o Exército recebia o primeiro lote de viaturas.

As semelhanças com o projecto do blindado V-100 da norte-americana Cadillac **Gage**, empregue no conflito do Vietname, são muitas. Consta, aliás, que a Chaimite terá tido o seu projecto baseado nos planos da V-100 fornecidos por identidades norte-americanas de modo a contornar o embargo de armamento imposto por Washigton devido à Guerra Colonial. Um número reduzido de viaturas Chaimite seria mesmo empregue no conflito. Contudo, a Chaimite ficaria historicamente conhecida pela sua participação na Revolução de Abril, em 1974, que pôs termo ao regime ditatorial do Estado Novo. Blindados Chaimite integraram a coluna da Escola Prática de Cavalaria, comandada por Salgueiro Maia, e a Chaimite “Bula” serviu para o transporte blindado de Marcello Caetano após a sua capitulação.



Chaimite "Bula" na parada da Escola Prática de Cavalaria, em 2003 (foto do autor)

Em entrevista ao semanário português “O Diabo”, em 1991, o presidente do Conselho de Administração da Bravia, Donas-Botto, explicou como começou a fabricação da Chaimite: “As primeiras trinta unidades (...) começaram a ser construídas, nos anos sessenta, nas oficinas em Belém”. O mesmo esclareceu que parte do lote terá sido destinado a equipar os fuzileiros da Marinha de Guerra do Peru. Mais tarde foi adquirida “a fábrica do Porto Alto com montagem em linha de material de guerra e viaturas civis” – como o camião Gazela com tracção às quatro rodas e que se destinava a substituir os Unimog. Paralelamente, outras fontes referem que a fabricação dos cascos era subcontratada à Sorefame. Sobre tal Donas-Botto não dá indicações precisas, porém, refere que o aço da blindagem da Chaimite é uma invenção sua e “que apresenta uma dureza apreciável de 535 brinel”.

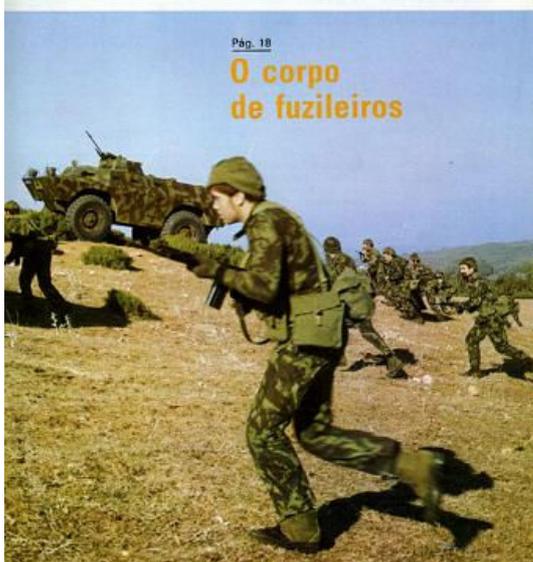
O principal período de exportação da Chaimite ocorre após o término da Guerra Colonial. Assim, a Bravia fornece blindados ao Peru, Líbia, Líbano e Filipinas. A revista Tecnologia & Defesa revela, num artigo de 1983, a compra pela Malásia da versão V-400. Donas-Botto revela que as Chaimite terão entrado em combate nas Filipinas e nos “conflitos que opuseram o governo peruano ao grupo terrorista Sendero Luminoso”. Treze viaturas integraram a guarda presidencial de Kadaffi. O negócio previa inicialmente “a venda de 60 unidades para aquele país”, mas revelou-se desastroso devido a problemas de financiamento pelas autoridades de Trípoli. Uma das viaturas terá sido oferecida à OLP e acabaria por ser capturado por forças militares israelitas em combates no vale de Bekar. Um invulgar negócio terá sido mesmo proposto pelo Sri Lanka: a compra de seis blindados Chaimite em troca de escravos.

A operação da Chaimite pelo Exército, no período posterior a 1974, deu-se nas unidades de Cavalaria. No período imediatamente a seguir à Revolução de Abril, os militares dos Comandos – infantaria ligeira especializada em assalto – e do Regimento de Artilharia de Lisboa (RALIS) também receberam blindados Chaimite. Na altura, o filósofo francês Jean-Paul Sartre visitou Portugal e durante a sua estada no RALIS não mostrou particular curiosidade nos argumentos dos militares da unidade, tendo-se antes mostrado muito interessado em conhecer mais detalhes sobre a Chaimite. Na década de 80, os veículos receberam uma remotorização, substituindo-se o seu motor a diesel por um a gasolina. De acordo com Jane’s Armour and Artillery 1985-86, em 1981 a produção da Bravia havia atingido cerca de 400 veículos.



Blindados Chaimite nas operações militares do 25 de Abril de 1974.

Presentemente, o ramo militar opera as versões V-200 e V-600, totalizando 81 veículos. As Chaimite estão atribuídas aos esquadrões de reconhecimento da Brigada Ligeira de Intervenção (BLI) e da Brigada Aerotransportada Independente (BAI). Paralelamente, a EPC (Escola Prática de Cavalaria) dispõe de viaturas para instrução. O Corpo de Fuzileiros da Armada operou, por sua vez, um lote de blindados Chaimite durante décadas de 70 e 80 e que entretanto foram retirados do serviço. A frota da Armada incluía mesmo uma variante da V-200 armada com um sistema lança-foguetes de 60mm, designado de Armada 60, de concepção nacional cujo municionamento era feito no exterior da torre e o disparo a partir do interior desta.



Capa da "Revista da Armada" com rara fotografia de Chaimite do Corpo de Fuzileiros (coleção do autor) e Blindado Chaimite com camuflagem do Regimento dos Comandos.

Em 1996, o envio de um contingente militar português para a Bósnia obrigou à mobilização de viaturas blindadas para o seu apoio e protecção. As viaturas Chaimite revelaram-se, então, inadaptadas às condições operacionais. Vinte e cinco viaturas equiparam o batalhão português tendo militares pára-quedistas sido formados na sua condução. Um artigo do jornal Correio da Manhã, de Dezembro de 1995, reporta deficiências na blindagem – “demasiado ligeira” - e que “o posicionamento do motor, atrás e à esquerda, leva mesmo a algum desequilíbrio” do veículo. Em Março de 1996, dá-se o reforço da frota com seis blindados.



Blindados Chaimite em operações nos Balcãs.

A missão no Kosovo, em 1999, leva à mobilização da frota de blindados: além das viaturas Chaimite e Panhard VBL, blindados de lagartas M113 integram o contingente nacional. O reduzido número de viaturas operacionais obrigou a que as chefias do Exército ponderassem soluções para a substituição da frota de Chaimites.

Versões

A Bravia desenvolveu uma série de variantes da Chaimite: porta-morteiro, veículo anti-carro, anti-aéreo, com lança-foguetes, entre outras. O Exército português operou, na década de 80, a versão V-700 dotada de mísseis anti-carro guiados SS-11 de fabrico francês. Ao que consta, terá sido o único operador desta versão.

Um exemplo da polivalência do modelo foi o teste, na versão V-300, de várias versões anti-aéreas. Assim, foi ensaiada a torre francesa SAMM S 530 dotada de dois canhões de 20mm e sistemas próprios de pontaria e outra com uma torre Marcel Dassault ESD TA-20 também com dois canhões de 20mm. A Bravia também desenvolveu uma torre própria para V-300 armada com canhão de 20mm e metralhadora 7,62mm.

As primeiras viaturas V-200 recebidas por Portugal eram equipadas com uma torreta armada com duas metralhadoras de calibre 7,62mm ou, opcionalmente, uma metralhadora 12,7mm e uma 7,62mm.



Coluna de blindados Chaimite dos Comandos nas operações do 25 de Novembro de 1975, à esquerda e à direita Blindados Chaimite V-600 no desfile militar comemorativo do 30º aniversário do 25 de Abril (foto do autor)

A versão V-400 era dotada de várias torres armadas com uma peça de 90mm. Em Abril de 1983, uma V-400 foi testada com sucesso em Portugal tendo instalada uma torre Hispano-Suiza Lynx 90 e um sensor de tiro (para dia e noite) SOPELEM. Nos testes, todos os tiros acertaram no alvo com uma margem de erro de 1,5 metros. Destaca-se ainda a versão dotada com uma torre armada com uma peça Mecar de 90mm.



Blindado Chaimite V-400 com torre Lynx 90 em testes.

Uma decisão que Donas-Botto criticou abertamente foi a opção do Governo português de comprar, na década de 80, viaturas V-150 armadas com uma peça de 90mm à Cadillac Gage ao invés de optar pela versão nacional da Chaimite – a V-400. Até porque, argumentou, a Bravia “as poderia ter fabricado muito mais baratas na fábrica do Porto Alto (...) porque há uma grande incorporação de matéria nacional (...)”.

Deve-se referir que a maioria das viaturas exportadas e operadas por Portugal foram V-200, versão básica de transporte de tropas.

Variante	Missão	Observações
V-200	Transporte de Tropas	-
V-300	Apoio de Fogo	Versão que podia ser equipada com várias torres com calibres menores, inclusive foi projectada e construído um protótipo com uma torre anti-aérea
V-400	Apoio de Fogo	Foram projectados e construídos vários protótipos dotados de uma torre com uma peça de 90mm
V-500	Comando e Comunicações	-
V-600	Porta-Morteiro	Dotada de um morteiro de 81 ou 120mm
V-700	Luta Anti-Carro	Dotada de um lançador duplo de mísseis anti-carro HOT ou SS-10 Swingfire
V-800	Ambulância	-
V-900	Veículo de Socorro	-
V-1000	Controlo Anti-Montim	Projectada para forças policiais e segurança interna, dotada de um canhão de água

Bravia Mk II e Mk III

Após o sucesso comercial da Chaimite, a Bravia projectou novos modelos: a Bravia Mk II com tracção às seis rodas e a Bravia Mk III com tracção às oito rodas. Contudo, estas viaturas não chegaram a entrar em produção. Seriam totalmente anfíbias, propulsionadas pelas suas rodas motrizes, possuindo uma configuração similar à do blindado EE-11 Urutu da brasileira Engesa. O condutor ficaria instalado do lado esquerdo, com o motor a diesel à sua direita. A versão porta-morteiro de oito rodas poderia, inclusive transportar de 160mm. A variante de socorro possuiria para a Mk II e Mk III um guindaste capaz de levantar 5 toneladas.



Esquema da Chaimite Mk II, notar a configuração externa próxima da do blindado brasileiro EE-11 Urutu.

Conclusão

Em 2003, foi aberto um concurso internacional para a aquisição de Viaturas Blindadas sobre Rodas (VBR) para o Exército e Corpo de Fuzileiros da Armada. Em Dezembro de 2004, foi anunciada a vitória da proposta da Steyr-Daymleer-Putch com o seu blindado Pandur II. O contrato prevê a aquisição 240 viaturas para o Exército e uma vintena para o Corpo de Fuzileiros – com mais 33 VBR para o Exército como opção. Uma das principais contrapartidas acordadas é a produção em Portugal de alguns componentes das viaturas, bem como, a sua montagem final.

A produção da Chaimite prolongou-se por mais de vinte anos, totalizando cerca de 600 veículos. No final, a Chaimite cumpriu com o que dela se esperava: foi um produto económico, robusto e tecnicamente eficiente.



Detalhe do interior da Chaimite. (foto do autor)

Ficha Técnica – Chaimite Mk 1 (V-200)

Peso Máx.	6.818 kg
Largura	2,26m
Altura	2,39m
Comprimento	5,6m
Velocidade Máx.	99 km/h
Autonomia	804 km
Tripulação	11 (1+10)
Descrição	Viatura blindada ligeira com tracção às quatro rodas. Possui blindagem contra calibre 7,62mm, protecção estendida às vigias de vidro, num total de onze, em monobloco. Na água o veículo desloca-se por acção das rodas a uma velocidade de 4,8 km/h. O veículo pode receber até 804 kg de carga interna. Como equipamento adicional pode ser equipado com um sistema de protecção NBQ, ar condicionado, visão nocturna e equipamento de detecção e extinção de incêndios. O motor está instalado na parte traseira da viatura, no lado esquerdo, sendo o lado direito ocupado por uma saída da viatura. O motorista e o comandante de viatura sentam-se lado a lado, na frente, e o atirador logo atrás. Onze seteiras permitem aos tripulantes fazer fogo para o exterior.