



Irineu Corrêa

24/01/1900 – 02/06/1935

Irineu Corrêa

- Irineu Dário Meyer Corrêa da Silva – 24/01/1900 – Petrópolis – RJ – 02/06/1935 – Rio de Janeiro – BRA (35 anos de idade), era conhecido como “O Leão de Petrópolis” ou “O Leão da Serra
- Foi um piloto e mecânico de automóveis.

Irineu nasceu em Petrópolis, filho de um pequeno comerciante, Mário Corrêa da Silva e de uma dona de casa, Dona Mathilde Meyer da Silva, descendente de colonos alemães pela linha materna, sendo o filho mais velho de oito irmãos. Casou-se com Zina Fayão e teve uma única filha, Nadyr Corrêa.



Dona Zina Fayão e Irineu Corrêa

Nos Estados Unidos da América

Segundo sua irmã Odette Corrêa, depois de fazer seus estudos primários em Petrópolis, na Escola São José, dos padres franciscanos, na adolescência embarcou, sem conhecimento dos seus familiares, como clandestino num navio com destino aos Estados Unidos da América, onde permaneceu por cerca de dez anos, residindo em Trenton, Filadélfia, Detroit e Michigan, onde aprendeu a consertar automóveis e onde praticou ginástica para manter a forma física, bem como começando a pilotar carros de corrida, em pistas curtas com piso de terra e madeira, de uma milha, e de meia milha, com alguns bons resultados, tendo também participado de uma prova de resistência de 238 milhas (ou 383 km), pilotando um Oldsmobile-6.

Ainda segundo sua irmã, Irineu teria vencido uma corrida no dia 6 de setembro de 1920, em Chester Fair, parque localizado em Chester, em Connecticut, nos Estados Unidos da América, o que o torna o segundo piloto brasileiro a vencer uma corrida no exterior, depois que Júlio de Moraes, que venceu a categoria R2 na Subida de Mont Ventoux, na França, em 11/08/1912.

Em entrevista ao Jornal dos Sports, de 06/03/1932, Irineu afirmou que se diplomou em Mecânica de Automóveis na Filadélfia, nos Estados Unidos da América e que competiu em corridas de automóveis nesse país, com carros de diferentes marcas, como Mercedes, Duesenberg e Ford, não falando em vitórias.

Irineu retornou ao Brasil e em 1925 foi trabalhar na Studebaker do Brasil, onde fez grande amizade com Roy Smith, que era o filho do representante da marca no País. Na Studebaker foi chefe da oficina, e piloto oficial da fábrica, sendo assim, o primeiro brasileiro a representar uma montadora em pistas de corrida.

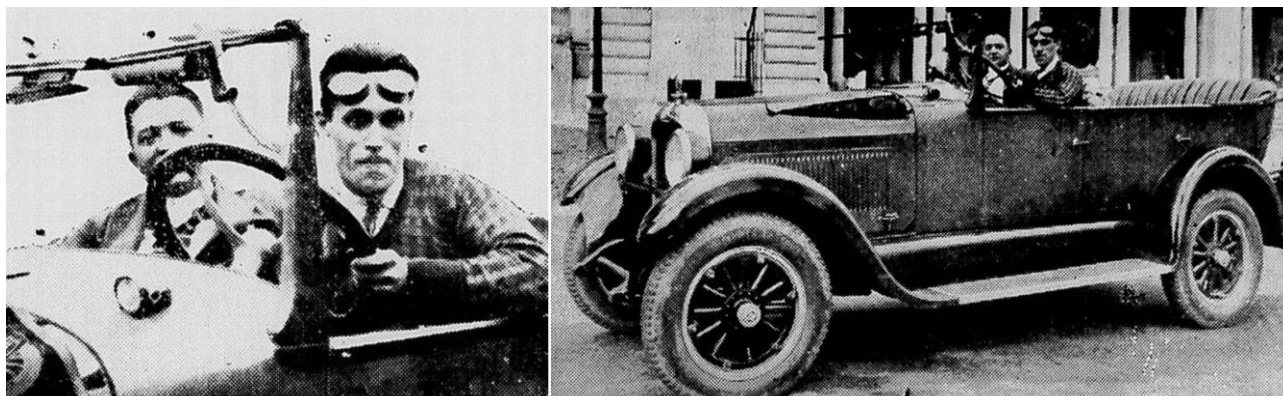
Na Studebaker



Irineu Corrêa participou das corridas de Arrancada da 1ª Exposição de Automobilismo com um Studebaker

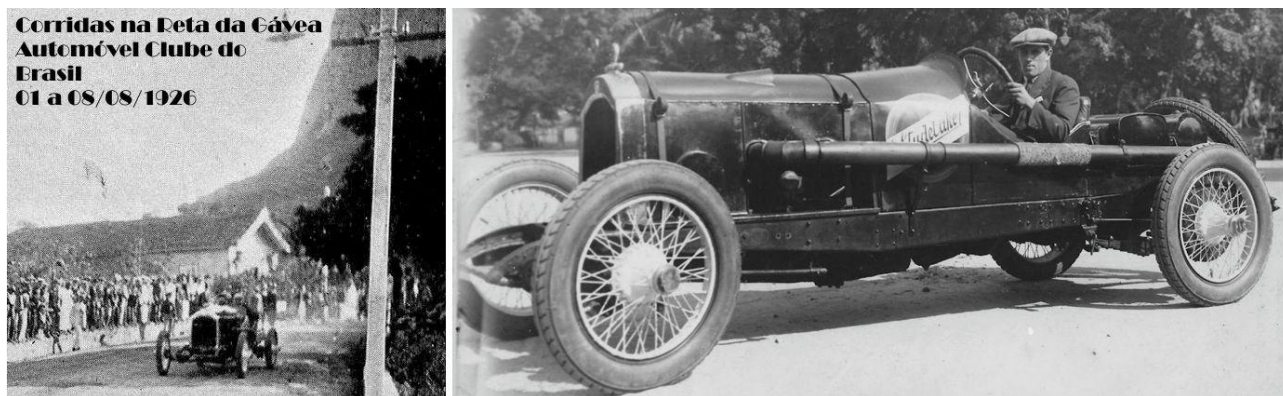
Sua primeira corrida pela Studebaker ocorreu no dia 5 de agosto de 1925, no programa de corridas de arrancada entre o Calabouço e a Glória, realizadas durante a I Exposição de Automobilismo, Autopropulsão e Estradas de Rodagem do Rio de Janeiro. Irineu participou de três provas na Categoria “Corridas”, com um Studebaker Six. Na primeira, no dia 5 de agosto, Taça “A Pátria”, no sentido Calabouço-Glória, terminou na terceira colocação, sendo vencedor Roberto Thiry (Dodge 16V) e segundo Júlio de Moraes (Bugatti T13). No mesmo dia, no sentido Glória-Calabouço, as posições se repetiram. No dia 14, os carros terminaram nas mesmas colocações, na disputa do Troféu “O Globo”.

No dia 23 de maio de 1926, Irineu Corrêa, num Studebaker, enfrentou um desafio empreendendo um “Raid” entre as cidades do Rio de Janeiro e Petrópolis, na recém inaugurada estrada construída com o auxílio do Automóvel Clube do Brasil. Nessa época a estrada deixava muito a desejar quanto às suas condições, sobretudo quanto à segurança, ocorrendo acidentes frequentes. O piloto iniciou a “maratona” na frente à sede do Automóvel Clube do Brasil, na Rua do Passeio às 7,30 horas, seguindo o roteiro pela Praia Formosa, Benfica, Del Castilho, Pavuna, chegando à Raiz da Serra às 8,36 horas e ao alto da Serra às 8,50 horas, levando o tempo de uma hora e vinte minutos. No trajeto o carro parou durante 10 minutos para mudança de pneu, e por duas vezes para proceder à limpeza do carburador. Quando chegou a Petrópolis o magneto do automóvel estava derretido, e assim, o carro retornou ao Rio de Janeiro utilizando um magneto obtido por empréstimo. Nessa empreitada Irineu foi acompanhado pelo mecânico Américo Cochi.



Irineu partiu da sede do Automóvel Clube do Brasil em direção à cidade de Petrópolis num Studebaker

Nos dias 1º e 8 de agosto de 1926, foi realizado outro programa de corridas de arrancada no Rio de Janeiro, só desta feita em São Conrado, e Irineu e Studebaker estavam mais uma vez presentes. No dia 1º de agosto, na Prova Reta da Gávea, Irineu com um Studebaker Big Six, de Turismo com peso aliviado, terminou em terceiro na prova destinada a carros da categoria “Corrida”, sendo batido por dois carros originais de corridas, com Júlio de Moraes (Bugatti T35) em primeiro e César Gaspar (Chandler PP) em segundo. No dia 8 foram disputadas duas corridas da categoria Sport, com Irineu sagrando-se vencedor. Nova corrida da categoria Corrida foi disputada nesse dia, vencida por Júlio de Moraes (Bugatti T35) com Nino Crespi (Bugatti T35) em segundo e Irineu terminando em terceiro com sua Studebaker Big Six.

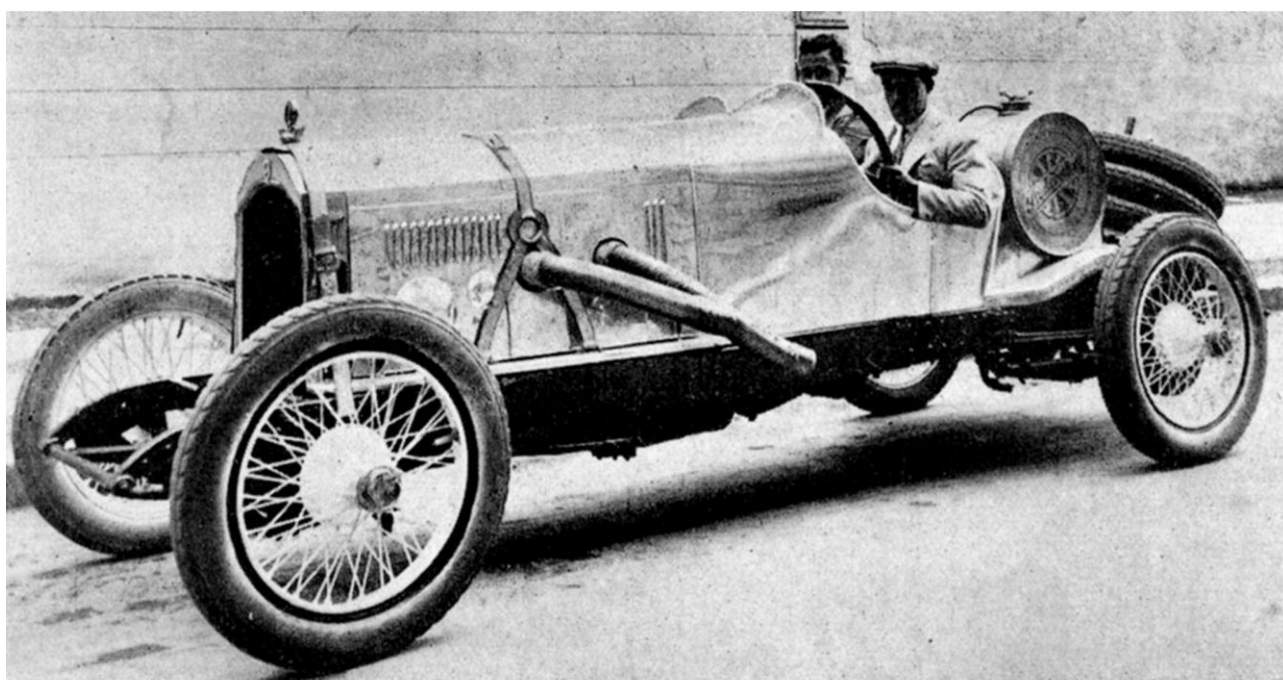


**Corridas na Reta da Gávea
Automóvel Clube do
Brasil
01 a 08/08/1926**

No dia 15 de agosto foi disputada uma prova de Subida de Montanha na Tijuca. Irineu participou com dois carros: um Studebaker Big Six modificado na prova da categoria Corrida e um Standard Six na categoria Sport. João Bosco Resende venceu a prova da categoria Corrida ao volante de um Chandler PP, com Irineu em segundo no Big Six modificado. O terceiro foi Júlio de Moraes num Bugatti T35 de corrida, ficando em quarto e primeiro da categoria Sport, Nicolino Guerrero pilotando uma Lancia Lambda. Irineu no Standard Six foi o quinto geral e segundo na categoria Sport.

No dia 20 de agosto de 1926, Irineu participou de uma “Bandeira” constituída por sócios do Automóvel Clube do Brasil, representando a Studebaker e tendo a bordo no carro Roy Smith, Clóvis Lima Rodrigues e Costa Pinto. O carro partiu da sede do clube, à Rua do Passeio com destino a São Paulo, tendo como objetivo a integração entre os automobilistas dos dois Estados. Outro evento como esse foi repetido no dia 13 de novembro, mais uma vez entre Rio de Janeiro e São Paulo.

Em 1927, a Studebaker, no intuito de promover a marca na Argentina, enviou Irineu Corrêa para correr na prova que era considerada a mais importante daquele país, o “Gran Prêmio Nacional”, que foi disputado nos dias 18, 19 e 20 de janeiro numa distância de 1,406 quilômetros, num percurso se iniciando de Morón, na província de Buenos Aires, seguindo para Rosário, onde havia o primeiro posto de controle, Córdoba (segundo posto) e retorno a Morón, onde a prova se encerrou. O carro de Irineu era um Studebaker de 6 cilindros, modificado, transformado numa espécie de carro de corrida. Carros com esse tipo de modificação eram conhecidos no Brasil como “Adaptados”. Ao lado de Irineu estava mais uma vez Roy Smith. O piloto brasileiro chegou em Rosário na sexta colocação, onde trocou os pneus e constatou que o chassi havia trincado. O reparo foi efetuado na agência da Studebaker naquela cidade, mas na etapa seguinte, quando já ocupava a segunda colocação, o chassi quebrou de vez fazendo com que Irineu abandonasse a corrida que foi vencida por Antônio Gaudino ao volante de um Hupmobile, com Paris Giannini (Studebaker) em segundo e Domingo Bucci (Hudson) em terceiro. A repercussão da participação do brasileiro na imprensa argentina e brasileira foi grande e o piloto e equipe garantiram que tentariam vencer a prova no ano seguinte.



Irineu Corrêa (Studebaker) no Gran Prêmio Nacional Argentino de 1927

No dia 13 de maio, a Associação de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul organizou uma corrida de automóveis em Porto Alegre, que recebeu o título de “Circuito do Outono”. A corrida foi disputada em 4 voltas, num circuito de 37 quilômetros que passava pelos bairros de Cristal, Teresópolis, Passo da Cavallhada, Vila Nova, Belém Velho, Passo do Salso, da Capivara, Pedra Redonda, Tristeza e retornando a Cristal, totalizando 1489 quilômetros. Largaram vinte carros e entre eles Irineu Corrêa ao volante de um Studebaker Big Six “Adaptado” que venceu a prova no tempo de 1h53m05s, com uma média de 78,587 km/h.



Irineu Corrêa (Studebaker) vencedor da prova e o Stand da Studebaker em Porto Alegre por ocasião da prova

Nessa época praticamente não eram disputadas corridas de automóveis em nosso País, e Irineu Corrêa/Studebaker estavam novamente presentes no início de 1928, na Argentina para participarem do “Gran Prêmio Nacional”. A prova foi disputada nos dias 27, 28 e 29 de janeiro, numa distância de 1.507 quilômetros. Irineu correu com um Studebaker Commander, tendo como acompanhante A. Mariano. Assim como no anto anterior, prova foi iniciada em Moron, Buenos Aires, com o primeiro posto de controle em Rosário, o segundo em Córdoba, com os carros retornando Moron onde receberam a bandeirada de chegada. No primeiro posto de controle, Irineu era apenas o nono colocado, com a etapa sendo vencida por Juan Galdino (Chrysler), e na segunda, Galdino ainda liderava, mas Irineu já ocupava a quinta colocação. Na última etapa, Galdino enfrentou problemas e perdeu muitas posições. Irineu foi o primeiro a chegar a Buenos Aires, porém, pelo tempo corrigido, a vitória ficou com Domingo Bucci ao volante de um Hudson, no tempo de 15h37m54s8, com Irineu terminando em segundo lugar, no tempo de 16h04m28s2, com uma diferença de 26m43s do vencedor.



À esquerda Domingo Bucci recebendo a bandeirada da vitória, e à direita, Irineu Corrêa, segundo colocado

No dia 3 de maio foi realizada no Rio de Janeiro a Segunda Exposição de Automobilismo, Autopropulsão e Estradas de Rodagem organizada pelo Automóvel Clube do Rio de Janeiro. Nos moldes da Primeira Exposição realizada em 1925 foram realizadas provas automobilísticas, dessa feita, na Avenida Meridional (atuais Vieira Souto e Delfim Moreira) no Rio de Janeiro.

Na primeira rodada dessas provas, no dia 5 de maio, do tipo “Quilômetro Parado” o vencedor foi Roy Smith, com um Studebaker Commander preparado por Irineu Corrêa e na segunda prova do tipo “Quilômetro de Arrancada”, a vitória ficou com Irineu na categoria Sport. Irineu venceu também na categoria Turismo, mas um protesto impetrado por João Bosco de Rezende, que representava a marca Chandler no Brasil, foi aceito e, com isso, Irineu ficou apenas com a vitória na categoria Sport.

No dia 6 foi realizada nova rodada das provas de Arrancada, com Irineu vencendo também essa etapa.

No encerramento da Exposição, seria realizada mais uma prova de arrancada no dia 13 de maio, porém acabou sendo adiada para o dia 17 e mais uma vez sagrou-se vencedor Irineu Corrêa com um Studebaker.

Com relação à Exposição, vale destacar o desentendimento ocorrido entre a Studebaker do Brasil, comandada pelo Sr. Roy Smith (sênior) e o Automóvel Clube do Brasil por ocasião da sua realização. O evento não

despertou grande interesse por parte dos fabricantes de automóveis, com apenas a Ford e a General Motors, que já montavam carros no Brasil, decidindo investir no evento. O Sr. Roy Smith tentou uma participação ativa da Studebaker, mas a matriz americana vetou. Porém, atendendo ao apelo dos dirigentes do Automóvel Clube, o Sr. Roy Smith procurou por todos os meios desembaraçar na alfândega o carro com o qual Irineu Corrêa havia corrido na Argentina, para ser exposto na exposição, com o ACB declarando que a retirada de todos os automóveis que participariam da exposição, da alfândega, ficaria livre de pagamento de taxas, que somente seriam cobradas sobre carros eventualmente vendidos no evento. Com base nessa declaração, o Sr. Smith decidiu oferecer uma quota condicionada à retirada do carro de corrida da alfândega, sem custos para a Studebaker. Embora a Studebaker tenha enviado diversos carros para abrilhantar a exposição, o ACB não cumpriu sua parte, não conseguindo a liberação do carro de corrida na alfândega. Diante disso, Smith decidiu pagar apenas 50% do acertado e, em contrapartida, o ACB decidiu reter os carros expostos como forma de forçar o pagamento total do valor acordado. Não tendo outra saída, a Studebaker do Brasil acionou a justiça e teve seus carros recuperados. Como retaliação, o ACB excluiu o Sr. Roy Smith do seu quadro social. Registre-se que foram os mesmos membros da comissão de corridas do ACB que desclassificaram Irineu da categoria Turismo no dia 5 de maio, que decidiram excluir o Sr. Smith do quadro de sócios do clube.

A rodovia Rio-São Paulo, com 505,3 quilômetros de extensão tinha sido inaugurada no dia 5 de maio, e no dia 28 de junho, Irineu Corrêa, num Studebaker Erskine Six, partiu do Rio de Janeiro às 8 horas, chegando a São Paulo às 14,48 horas, gastando no percurso o tempo de 6 horas e 49 minutos, numa média de aproximadamente 74 km/h, muito elevado para a época, ficando assim estabelecido um recorde para o percurso.



Como ocorrido nos dois anos precedentes, Irineu Corrêa, representando a Studebaker do Brasil, seguiu para Buenos Aires pelo navio Highland Price para participar do “Gran Prêmio Nacional” que foi disputado nos dias 25, 26 e 27 de janeiro, numa distância de 1.507,7 quilômetros, com largada em Moron na província de Buenos Aires, com etapas de controle em Rosário, Córdoba e chegada em Moron. O brasileiro conduziu um Studebaker President 8, com motor de 8 cilindros em linha.



Irineu Corrêa (Studebaker) no Gran Prêmio Nacional Argentino

A primeira etapa foi vencida por Juan Gaudino (Chrysler), com Irineu terminando na terceira colocação, logo depois de Raul Riganti (Hudson). Riganti venceu a segunda etapa com o brasileiro em segundo. Na etapa final, Irineu enfrentou diversos furos de pneus e problemas com o motor, mas mesmo assim terminou na quarta colocação, que foi sua classificação final, ficando atrás de Raul Riganti (Hudson), Juan Gaudino (Chrysler) e Joaquim Blanco (Jordan).

Depois dessa prova, e dos lamentáveis acontecimentos ocorridos na Exposição de Automóveis, a Studebaker do Brasil, decidiu não mais participar de corridas de automóveis no Brasil.

Auto Mercantil Brasileira

Em 1930, tendo se desligado da Studebaker, Irineu Corrêa montou uma oficina mecânica chamada Auto Mercantil Brasileira, localizada na Rua dos Inválidos, 123, na Lapa, Rio de Janeiro, tendo como sócio Oscar de Andrade. Na sua propaganda, a oficina oferecia reformas, consertos, regulagens, pintura, etc. de qualquer carro. Mais tarde se especializou nas marcas Chrysler, Dodge e De Soto.

O merito é a unica explicação do seu triumpho

Se não pôde haver uma explicação para o triumpho obtido pelo De Soto durante a sua primeira viagem a Paris e sua primeira viagem na conquista de novos mercados de vendas.

Essa facta resultou da construção geral e esportiva de que actualmento se encontra correto alguns dos carros "mais" do grupo de De Soto Six.

De Soto Six em qualidade, funcionamento e valor.

Tudo no mundo, milhares de carros proprietários de carros De Soto Six, todos os seus tipos, na grande cidade de Buenos Aires, na grande cidade de Buenos Aires, na grande cidade de Buenos Aires.

Poderão afirmar sem medo de erro que o seu primeiro passo em um De Soto Six com que V. S. quer sempre proporcionar de seu De Soto Six.

DE SOTO SIX
PRODUCTO DA CHRYSLER MOTORS

Solicite informações sobre os novos preços da tabela, ao:
AUTO MERCANTIL BRASILEIRA S. A.
Espôndio: AV. RIO BRANCO, 247
Oficina: RUA DOS INVÁLIDOS, 123 — RIO

Por que o Chrysler tem maior valor intrínseco?

Se V. S. deseja um carro movel capaz de sobrepujar a todos os outros em sua rapidez de accção — adquira um Chrysler.

Se V. S. deseja um carro movel livre de vibrações, de funcionamento suave e uniforme a qualquer velocidade, que suba as ladeiras mais íngremes com facilidade, que se possa guiar sem esforço e com todo o conforto, que seja dotado de freio de accção instantânea e segura, sem que se tenha de esperar o tempo, adquira um Chrysler.

Quando os seus amigos vierem a seu carro e quando V. S. convidado para o guiar — certamente de-seará que tenham a sua elegancia, o seu luxo e o seu conforto. Eis ahi mais uma razão para escolher um Chrysler.

CHRYSLER
PRODUCTO DA CHRYSLER MOTORS

Venha a nosa exposição de:
AUTO MERCANTIL BRASILEIRA, S/A
Espôndio: AV. RIO BRANCO, 247
Oficina: RUA DOS INVÁLIDOS, 123 — RIO

UM RECORD DE SUCESSO CONTINUO

O De Soto Six, ao seu primeiro anno, estabeleceu um verdadeiro record relativamente a vendas. Carro de guerra, de qualquer preço, jamais se viu com um sucesso tão alto como o De Soto Six. Este carro é o mais seguro de todos. Há de se saber o motivo de tal sucesso? O De Soto Six, com sua marcha triumphal, interior, exterior e esportiva, a De Soto Six.

Comparando com o De Soto Six que elle oferece o seguinte: Força, uma flexibilidade e facilidade de manobra, marcha, manobra e facilidades, construção Chrysler em todos os seus detalhes — e muito mais. Não se sabe o motivo de tal sucesso? O De Soto Six, com sua marcha triumphal, interior, exterior e esportiva, a De Soto Six.

DE SOTO SIX
PRODUCTO DA CHRYSLER MOTORS

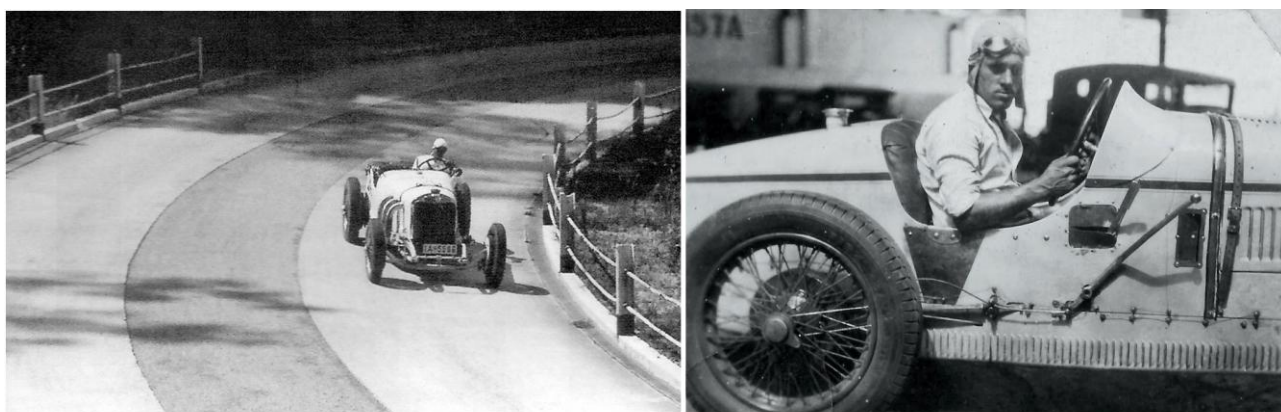
Venha a nosa exposição de:
AUTO MERCANTIL BRASILEIRA S/A
Espôndio: AV. RIO BRANCO, 247
Oficina: RUA DOS INVÁLIDOS, 123 — RIO

PROCLAMO E SUSTENTO A FÉ DO MEU GRÃO QUE OS TRES NOVOS TIPOS DO CHRYSLER SÃO OS MAIS PERFEITOS AUTOMOVEIS

CHRYSLER
NÃO OS MAIS PERFEITOS AUTOMOVEIS

AUTO MERCANTIL BRASILEIRA, S. A.
Av. Rio Branco, 247
Telephone Central 174

Em 1931, Irineu comprou uma das Bugatti T35 importadas pelo Conde Eduardo Matarazzo, chassi 4877, com o qual se inscreveu para participar do Quilômetro de Arrancada, do tipo lançado, em 13 de março de 1932, na Serra de Petrópolis, prova da qual participou e venceu Hans Stuck com um Mercedes SSK de 7 litros, com compressor. Irineu ficou em segundo com sua Bugatti.

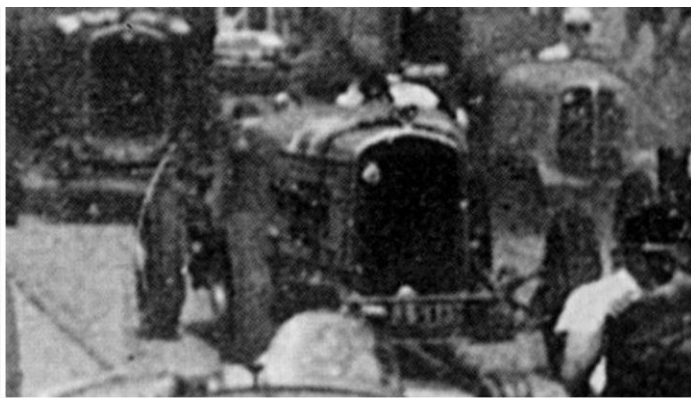
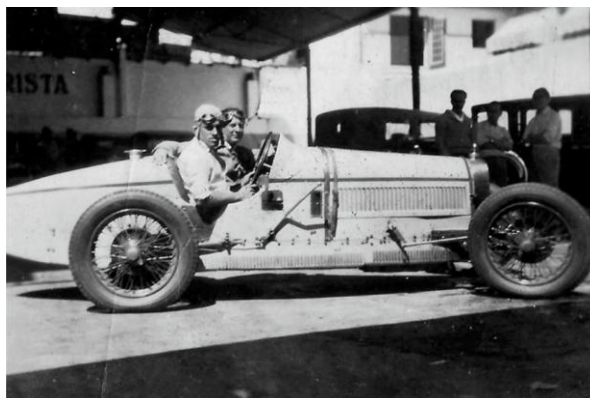


Hans Stuck venceu em Petrópolis com o Mercedes SSK e Irineu Corrêa (Bugatti) foi o segundo

Para 1933, o Automóvel Clube do Brasil organizou mais uma vez as provas de Petrópolis, e na semana seguinte, o I GP Cidade do Rio de Janeiro, no circuito da Gávea, Irineu preparou seu Bugatti para correr em Petrópolis e um Chrysler para ser utilizado na Gávea. Na Subida de Montanha de Petrópolis, no dia 1º de outubro, Irineu foi o primeiro a largar com sua Bugatti e quando vinha fazendo um tempo excepcional, mais rápido do que o registrado por Hans Stuck em 1932, teve seu motor explodido tirando-lhe qualquer chance

de vitória. Muito aborrecido, Irineu substituiu o motor da Bugatti por um Studebaker com o carro, pouco depois sendo vendido para o piloto Moraes Sarmento.

Para a prova da Gávea, no dia 8 de outubro, Irineu tinha preparado um Chrysler 72 "Adaptado", na sua oficina Auto Mercantil Brasileira. O carro tinha sido arduamente testado nos meses anteriores, principalmente na estrada de Petrópolis, deixando o piloto muito confiante com o seu desempenho. Entretanto, a transmissão do seu Chrysler quebrou no início da corrida, com o carro mal cruzando a linha de largada.



À esquerda, Irineu com Bugatti em Petrópolis e à direita, com o Chrysler na largada da Gávea

Barbosa, Bentes & Cia

Para a Gávea de 1934, Irineu se juntou à firma Barbosa, Bentes & Cia, para correr com um Ford V-8, 1934, comparado pela firma e por ele preparado.

O grid de largada foi definido por sorteio, e entre os quarenta carros que largaram, Irineu era o último. Completou a primeira volta na 37ª posição. A sua recuperação foi espetacular: na 2ª volta era o 28º; na 3ª 20º; na 4ª 18º; na 5ª 14º; na 6ª 12º; na 7ª 8º; na 9ª 5º; na 11ª 4º; e na 12ª segundo, logo atrás de Victorio Rosa que tinha largado na pole-position e vinha liderando desde a primeira volta.

E foi no alto da Gávea, na 13ª volta, que Irineu assumiu a liderança passando por Rosa e a partir de então, o piloto petropolitano comandou a prova até o final, terminando a corrida com 5 minutos e vinte segundos de vantagem para Domingos Lopes, o segundo colocado.



Irineu Corrêa recebendo a bandeirada da vitória e sendo carregado pelo público na Gávea de 1934

Depois das comemorações da vitória entrou em cena um "cartola" do Automóvel Clube do Brasil, Sr. Romeu Miranda, que presidia a Comissão Esportiva do Clube, o mesmo que havia desclassificado Irineu em 1928 e que excluiu Roy Smith do quando do ACB, que decidiu suspender o piloto Irineu Corrêa, como represália pelas atitudes tomadas pelo piloto em relação aos patrocinadores do carro.

Tudo começou quando, ao terminar a corrida, Irineu declarou à imprensa que seu carro tinha utilizado lubrificantes Mobiloil. Entretanto, Irineu não sabia que a firma Barbosa, Bentes & Cia, proprietária do carro, havia firmado contrato de publicidade com a Atlantic, o que causou um enorme mal estar, com o piloto

imediatamente desmentindo o primeiro pronunciamento e depois de se acertar com os donos do carro, passou a fazer propaganda da Atlantic.

Diante da decisão equivocada do Sr. Romeu Miranda, Manuel de Teffé, que também fazia parte da referida comissão, protestou e apresentou sua carta de demissão. Imediatamente, o presidente do Automóvel Clube do Brasil, Sr. Carlos Guinle, entrevistou, não apenas revogando a decisão do Sr. Romeu, como não aceitando a demissão de Teffé. O autoritário Romeu Miranda em seguida se desligou do ACB.



Victorioso
com a
**NOVA GAZOLINA ATLANTIC DE "SUPER-FORÇA"
E ATLANTIC MOTOR OIL!**

Esses dois afamados productos possibilitaram ao carro vencedor de percorrer a dura prova do "Circuito da Gávea", de 294 kilometres e durante quasi 4 horas, sem uma unica parada.

O "94" brasileiro Irineu Corrêa, vencedor da grande corrida internacional, declara que a nova gasolina Atlantic de "Super-Força" e o Atlantic Motor Oil foram importantes fatores de sua victoria.

A nova Gasolina Atlantic de "Super-Força" é a requesta dos Engenheiros da Atlantic Refining Co. em progresso da industria do automovel. Foi estudada para bem servir aos seus interesses modernos, que exigem gasolina de grande poder. Novo no antigo, seu motor funciona mais tempo e com mais vigor, com a nova gasolina Atlantic -- demonstrando mais tempo, mais torque e velocidade -- com maior economia. Experimente, hoje mesmo, em seu carro!

Gazolina e Motor Oil
ATLANTIC
EXIJA OS DOIS!

© vencedor Irineu Corrêa em plena corrida.

São essas as palavras espontaneas do "Crack" nacional:

"Como sabe, em corrida, como em tudo no automovel, a alma e a gasolina tem um papel preponderante. Admito que não seria preferido os productos da Atlantic."

Elogio ao producto Atlantic com sinceridade e entusiasmo, porque elle levou um grande factor para a minha victoria."

© 1934 Ford foi licenciado por Bateria, Bateria & Cia. em Petropolis e representado na officina das automoveis.

Bateria, Bateria & Cia. Agente, tambem licenciaram os dois abastecidos produtores.

A NOITE - 04/10/1934

À esquerda, o Ford de Irineu na oficina com propaganda da Mobiloil na parede e, à direita, a propaganda da Atlantic

Nesse mesmo ano, Irineu se filiou à Ação Integralista Brasileira, que foi um movimento político, criado por Plínio Salgado, que pregava o nacionalismo e o corporativismo, baseado na "onda" que atingira o mundo naquela época, com o Comunismo, Nazismo, Fascismo, Franquismo e Lusitanismo.

No dia 9 de outubro, Irineu foi recepcionado pelo povo e pelo Automóvel Clube Fluminense, na cidade de Campos – RJ, e no dia 11 de outubro, foi a São Paulo, a convite da Ford Company, onde visitou as oficinas da montadora e em seguida participou de um almoço no restaurante "Luna Parc".

Ainda como repercussão de sua vitória, Irineu recebeu da diretoria do Serrano FC, clube de futebol de Petrópolis, o título de sócio honorário.

No dia 31 de outubro de 1934, Irineu Corrêa enviou ao Touring Clube do Brasil comunicando informando que realizou um Raid Automobilístico no dia 30, passando pelas Estâncias Hídricas de São Lourenço, Caxambu, Cambuquira, e Lambari, num percurso de aproximadamente 350 quilômetros.

Oficina Mário Mendonça

Para a Gávea de 1935, disputada no dia 2 de junho, Irineu preparou um novo Ford V-8 1935, na Oficina Mário Mendonça, um carro mais bem elaborado do que o utilizado em 1934, surgindo como um dos favoritos à vitória. Dos 45 carros inscritos, 38 se apresentaram para a largada, com Irineu alinhando na 12ª posição, portanto bem melhor do que em 1934. Logo depois da largada, Irineu ultrapassou diversos carros, entre eles a Alfa Romeo 8C2300 Monza de Manuel de Teffé, outro favorito para a vitória. Quando os carros chegaram a uma curva na Avenida Visconde de Albuquerque, os carros de Almeida Araújo e João Eurico, que seguiam à sua frente, se tocaram ao mesmo tempo em que Irineu se preparava para ultrapassá-los e com isso o piloto petropolitano perdeu a direção do carro, subiu no meio-fio, bateu e arrancou uma árvore e se precipitou no canal. Na outra margem da pista, o carro de João Eurico foi de encontro a um barranco, com piloto e ajudante saindo ilesos do acidente. Irineu foi atirado fora do carro com seu corpo caindo no canal, assim como o seu carro. Dois banhistas, Irineu Brun e Domingos Ferreira que estavam do outro lado do canal, se atiraram imediatamente na água retirando, rapidamente, o piloto que foi colocado em uma "moto-ambulância" e transportado para o posto médico mais próximo, de onde foi removido numa ambulância seguindo para o Hospital de Copacabana, aonde chegou sem vida.

Irineu deixou viúva a Sra. Zina Fayão Corrêa da Silva e uma filha, Nadyr, de 8 anos de idade. Coube a seus irmãos Eduardo, Dário, Oldemar e Carlos Corrêa, comunicarem a morte do piloto à sua esposa e à sua mãe, que na ocasião estavam na cidade de Petrópolis. O piloto residia no Rio de Janeiro no bairro de São Cristóvão,

na Rua Bela de São João (atualmente apenas Rua Bela) e também tinha residência em Petrópolis na Avenida XV de Novembro, atualmente Rua do Imperador.



Irineu ao lado do seu Ford antes da largada e seu carro dentro do canal na Gávea de 1935

O corpo do piloto foi velado na Catedral de São Pedro de Alcântara, em Petrópolis, e sepultado no cemitério municipal da cidade. Após a morte de Irineu, diversas subscrições foram criadas como forma de amparar a família, mas a família preferiu doar as subscrições ao Asilo Amparo, na cidade de Petrópolis, Irineu Corrêa é atualmente nome de rua, em sua cidade natal, Petrópolis, no bairro de Alta Serra, e na cidade do Rio de Janeiro, no bairro do Irajá, e em diversas outras cidades.

Repercussão na Argentina

No “El Mundo” da Argentina, diário de Buenos Aires, o cronista de automobilismo, Kartulo, publicou o seguinte artigo sobre a morte trágica de Irineu Corrêa:

“MORREU CORRÊA DA SILVA O REI DAS CURVAS”

Um mais se vai... Assim é neste esporte. Os que sucumbem se sucedem demasiado na pista. Desgraçadamente não é possível evita-lo. A velocidade é um perigo constante. A ânsia de superar o existente obriga muitas vezes aos audazes há realizar manobras temerárias: manobras que nem eles mesmos sabem se saem bem ou mal; há que julgar-se e aí vai seguir a vida ou trocar em uns quintos de segundo. Loucura? Não. No volante as coisas não são assim. O que não é capaz de arriscar em determinados momentos não deve tomar parte neste jogo.

Irineu Corrêa da Silva, a última vítima, era um predestinado. Dos homens sul-americanos era um dos que mais arriscavam a vida enquanto corria. Sua temeridade era bem conhecida, tão boa que o chamávamos de “o rei das curvas”. Da Silva passou por milhares de curvas em velocidades fantásticas. Para ele as curvas eram a precisão das retas. Frear em uma curva? Não era manobra para o grande campeão brasileiro. Na Argentina o vimos correr no “Grande Prêmio Nacional” nos anos 1927 a 1929 finalizando brilhantemente segundo e quarto, depois de sustentar memorável lutas, palmo a palmo entre Buenos Aires e Córdoba, com nossos mais bravos homens: Zatuszek, Bucci, Riganti e Gaudino que nessa época eram os principais “azes” do volante.

Seu magnífico triunfo do ano passado no Grande Prêmio da Cidade do Rio de Janeiro lhe serviu de estímulo aos seus malogrados esforços durante cinco anos. Agora pensava em repetir a vitória. Tinha fé absoluta. Pensava dedicar-se outra vez de todo ao perigoso esporte. Não temia os acidentes: sua perícia havia feito perder o medo. Via o pôr de sol cor de rosa; era a confiança em si mesmo. Depois da prova pensava ir para os Estados Unidos para correr naquelas pistas... Indianápolis, Los Angeles, São Francisco, Chicago...

Se tinha ganhado a confiança de todos em milhares de curvas que as atacava com o acelerador a fundo. Porém, quando quis fazer o mesmo, se encontrou com a curva da morte.

E se foi Irineu Corrêa da Silva “o rei das curvas”, levando seu recorde do ano passado e a glória de seu valor inquebrantável. – KARTULO”.

Em 1948, o Automóvel Clube do Brasil homologou o título de campeões brasileiros a partir de 1933, consignando a Irineu Corrêa o título de Campeão Brasileiro de 1934.

Competições

	DATA	PROVA	LOCAL	PAÍS	CARRO	CAT	P	PC
1	06/09/1920	Feira Agrícola Chester Fair CT	Chester, Connecticut	EUA			1º	1º
2	05/08/1925	I Km Lançado - Troféu A Pátria	Calabouço - Glória	BRA	Studebaker Six	Corrida	3º	3º
3	05/08/1925	II Km Lançado - Troféu A Pátria	Glória - Calabouço	BRA	Studebaker Six	Corrida	3º	3º
4	14/08/1925	Km Lançado - Taça O Globo	Calabouço - Glória	BRA	Studebaker Six	Corrida	3º	3º
5	23/05/1926	Recorde de velocidade na Estrada Rio-Petrópolis		BRA	Studebaker Six			
6	01/08/1926	Km Lançado da Gávea	Reta da Gávea, São Conrado	BRA	Studebaker Six	Sport	3º	1º
7	08/08/1926	Km Parado do ACBI	Reta da Gávea, São Conrado	BRA	Studebaker Big 6	Sport	1º	1º
8	08/08/1926	Km Lançado do ACB	Reta da Gávea, São Conrado	BRA	Studebaker Big 6	Sport	1º	1º
9	08/08/1926	Prova do ACB	Reta da Gávea, São Conrado,	BRA	Studebaker Big 6	Corrida	3º	3º
10	15/08/1926	Subida da Tijuca	Alto da Tijuca	BRA	Studebaker Big 6	Corrida	2º	2º
11	15/08/1926	Subida da Tijuca	Alto da Tijuca	BRA	Studebaker Big 6	Sport	5º	2º
12	20/08/1926	Bandeira Rio-São Paulo	Estrada Rio-São Paulo	BRA	Studebaker Big 6			
13	13/11/1926	Bandeira Washington Luiz	Estrada Rio-São Paulo	BRA	Studebaker Big 6			
14	30/01/1927	VII GP Nacional Argentino	Morón-Rosário-Córdoba-Morón	ARG	Studebaker Big 6	FL	AB	AB
15	13/05/1927	Circuito de Outono	Porto Alegre	BRA	Studebaker Big 6	FL	1º	1º
16	29/01/1928	VIII GP Nacional Argentino	Morón-Rosário-Córdoba-Morón	ARG	Studebaker Big 6	FL	2º	2º
17	05/05/1928	Km Lançado da Av. Vieira Souto	Av. Vieira Souto, Ipanema, RJ	BRA	St. Commander	Sport	1º	1º
18	06/05/1928	Km Parado da Av. Vieira Souto	Av. Vieira Souto, Ipanema, RJ	BRA	St. Commander	S+3.5	1º	1º
19	17/05/1928	Km Lançado na Av. Vieira Souto	Av. Vieira Souto, Ipanema	BRA	St. Commander	Sport	1º	1º
20	18/06/1928	Raid Rio-São Paulo	Estrada Rio-São Paulo	BRA	ST. Commander			
21	27/01/1929	IX GP Nacional Argentino	Morón-Rosário-Córdoba-Morón	ARG	Studebaker 8	FL	4º	4º
22	13/03/1932	I Quilômetro Lançado de Petrópolis	Estrada Rio-Petrópolis	BRA	Bugatti T35B	C	2º	2º
23	01/10/1933	II Subida da Montanha	Estrada Rio-Petrópolis	BRA	Bugatti T35B	C	AB	AB
24	08/10/1933	I GP Cidade do Rio de Janeiro	Circuito da Gávea, RJ	BRA	Chrysler Adapt.	C	16º	16º
25	03/10/1934	II GP Cidade do Rio de Janeiro	Circuito da Gávea, RJ	BRA	Ford Adaptado	C	1º	1º
26	02/06/1935	III GP Cidade do Rio de Janeiro	Circuito da Gávea, RJ	BRA	Ford Adaptado	Corrida	33º	33º



Os Ford de Irineu na Gávea de 1934 e de 1935