

# Гонка на призы киностудии «МетроГолденМайерз» 1950 года



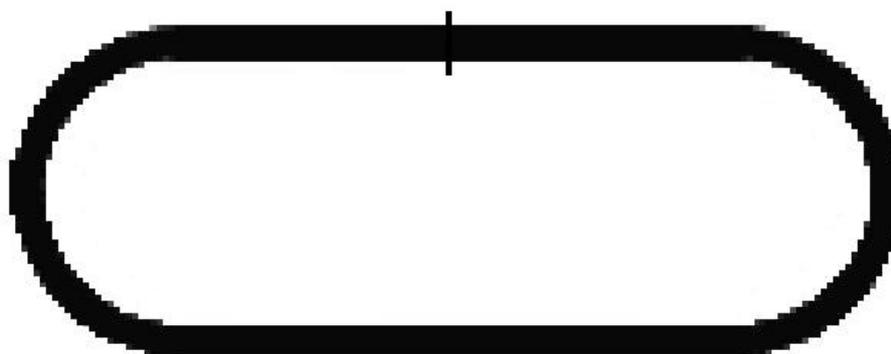
## MGM Sweepstakes

Программка отсутствует

Фотографии в наличие

**30 апреля**  
(воскресенье)

*Погодные условия неизвестны*  
*Количество зрителей неизвестно*



Трасса	Арлингтон Даунз (Arlington Downs Racetrack), Арлингтон, Техас, США
Длина круга	1,7086 км
Направление движения	Неизвестно
Количество кругов	30
Длина дистанции	51,258 км

### Заявочный лист

<i>Имя машины</i>	<i>#</i>	<i>Пилот</i>	<i>Страна</i>
Agajanian Special Sprinter	98	Duane Carter	США
Pat Clancy Special	?	Jimmy Davies	США
Wayne (Engineering) Special	?	Spec Frieden	?
Wolfe Special	?	Bill Schindler	США
Bromme Special	?	Andy Linden	США

*и другие пилоты*

## Квалификация

<i>М</i>	<i>#</i>	<i>Пилот</i>	<i>Автомобиль</i>	<i>Время</i>	<i>Ср. скорость</i>	<i>Отст. лидер</i>	<i>Отст. место</i>	<i>Отст. %</i>
1	?	Jimmy Davies	?	0'44.31	138,817	-	-	-
2	?	Spec Frieden	?	?	?	?	?	?
3	98	Duane Carter	?	?	?	?	?	?
<i>и другие пилоты</i>								

**Стартовое поле**  
неизвестно

## Финиш

Место	#	Пилот	Шасси	Двигатель	Круги	Время	Отставание
1	98	Duane Carter	?	?	30	?	-
2	?	Bill Schindler	?	?	?	?	?
3	?	Jimmy Davies	?	?	?	?	?
4	?	Andy Linden	?	?	?	?	?
<i>и другие пилоты</i>							

**Быстрейший круг:** неизвестен

**Круги лидирования:** неизвестны

**Не финишировали**  
неизвестны

## Трасса

Состоятельный нефтяной магнат и скотопромышленник У.Т. Уеггонер (W.T. Waggoner, 1852-1934) «сколотил» свое состояние на разведении как непородистых, так и чистокровных лошадей на своих ранчо в 20-х годах. Развивая свой бизнес, он, используя собственные средства, построил ипподром, который позднее стал использоваться и как трасса для автогонок, - гоночный трек Арлингтон Даунз (Arlington Downs Racetrack).

Главным архитектором трассы стал местный специалист Уильям Дж. Бардин (William J. Bardin), родившийся в 1905 в поселке Джонсон, окончивший школу в Арлингтоне (Arlington) и Арлингтонскую высшую школу в 1924 году и получивший степень в Северотехасском сельскохозяйственном колледже. К моменту начала строительства трассы Бардин уже работал в инженерном департаменте Тарранта (Tarrant), что было началом его пятидесятилетней карьеры в строительстве – землемер, полевой инженер, суперинтендант. Кроме трассы Арлингтон Даунз, при его участие были созданы Хьюстонский международный аэропорт, федеральная тюрьма Тексаркана (Texarcan), ботанический сад форта Уорт (Fort Worth) и многочисленные дороги и автобаны штата Техас.

Строительство трассы было завершено в 1929 году, первая гонка на ней прошла 1 ноября этого же года. Арлингтон Даунз изначально представлял собой овальный трек с грунтовым покрытием длиной в 5/8 мили и трибунами, способными вместить 6 тысяч зрителей. Трек был расположен на территории животноводческой фермы Уеггонера «Три Д» (“Three D”) на полпути между Далласом и фортом Уорт около Арлингтона. Постройка трека обошлась в огромную по тем временам сумму – около 3 млн. долларов.

Постепенно лошадиные бега на этом ипподроме приобретали все большую популярность в штате, на трибунах собирались тысячи зрителей, включая многочисленных знаменитостей. Но инвестиции в этот трек все же стали относительно рискованным вложением денег из-за того, что принимать ставки на исход заезда (тотализатор, самая большая статья доходов ипподрома) в то время, когда трек был сдан в эксплуатацию, было запрещено. Уеггонер, используя ипподром не только для проведения скачек, а и для и местных гражданских мероприятий, приобрел расположение к себе (и к своему треку) со стороны местных жителей. В дополнение к этому он тратил тысячи долларов, поддерживая в Остине (Austin, столица штата Техас) некоторых законодателей, пытаясь добиться разрешения на организацию тотализатора на конных бегах. Но долгое время эти усилия не приносили плодов. Ситуация усугубилась в 1931 году, когда на территории Арлингтон Даунз были арестованы два зрителя, О.О. Франклин (Franklin) и Дж. В. Коултер (Coulter) при

попытке принять ставки на исход бегов. Процесс получил широкую огласку, вплоть до его вынесения на суд общественности.

Но все же в 1933 году законодательное собрание Техаса приняло решение о легализации тотализатора на ипподромах, что привело к поспешной перестройке и расширению Арлингтон Даунз – в 1934 году длину трассы было увеличено до 1,0625 мили. Уеггонер и его сыновья Гай (1883-1950) и Пол (1889-1967) открыли букмекерскую контору при ипподроме, которая принимала ставки на исход конных скачек.

Доходы от тотализатора вдохнули новую жизнь в гоночный трек. Только в первый год функционирования трека по новым законам 650 лошадей приняло участие в забегах, ежедневная прибыль составляла 113'731 доллар, в среднем каждый день трек посещало 6734 человека. Владельцы породистых лошадей со всего штата отправляли своих скакунов железной дорогой в Арлингтон Даунз для участия в скачках.

Но с ростом финансового благополучия Арлингтон Даунз здоровье Уеггонера ухудшалось. 9 декабря 1934 он умер от удара, тем самым лишив индустрию конных скачек одного из самых заметных и успешных дельцов. В Остине тем временем набирало силу движение, выступающее за запрет тотализатора на скачках, в то время как лоббисты интересов владельцев ипподромов отчаянно пытались хотя бы выиграть время. Благодаря удачному политическому маневрированию, решение о запрете тотализатора на конных бегах в сезоне 1936-37-х годов не было принято. Тем временем популярность и престиж трека Арлингтон Даунз росла по всей стране. В 1937 году Техасское Дерби, проводившееся в Арлингтоне, было объявлено «репетицией» перед самыми известными в стране скачками, Кентукским Дерби.

В конце 1937 года на очередном заседании федерального законодательного собрания был пересмотрен вопрос о легальности тотализатора на лошадиных скачках – делать ставки на исход конного забега вновь стало незаконным. Организация конных забегов на Арлингтон Даунз прекратилась, трек был продан коммерческим подрядчикам. В дальнейшем трассу использовали в различных целях, в том числе и для второстепенных (локальных) автомотогонок вплоть до начала Второй мировой войны.

После войны трассы принимала гонки национального американского чемпионата AAA (первая гонка прошла 7 ноября 1947 года; всего трасса приняла три гонки в 1947-1949 годах), на трассе снимали сцены для фильма «Угодить даме» (To Please A Lady). В варианте 40-50-х годов трасса относилась к типу грунтовых овалов (треков), соответственно имела утробованное земляное покрытие и длину в 1,062 мили (1,708 км); бэнкинг в 4 поворотах трассы отсутствовал (трек был плоским), перепад высот трассы и ее ширина неизвестны. В 1947-м году был поставлен рекорд прохождения круга в квалификации – 95,577 миль/час

(т.е. круг был пройден за 0'40.000, что равняется средней скорости в 153,783 км/ч). Рекорд прохождения круга в гонке неизвестен.

Последняя гонка на этой трассе прошла в 1951 году. Позже трек использовался для родео и других подобных им мероприятий. Арлингтон Даунз вновь был продан в 1956, и в 1958 году трек как гоночное сооружение был демонтирован. Адрес местоположения трека: Six Flags Drive @ E. Randol Mill Road Arlington, TX 76011.

## Гонка

Гонка, прошедшая в 1950-м году на треке Арлингтон Даунз (Arlington Downs), получила известность скорее благодаря окологоночным событиям, чем спортивной борьбе на трассе.

Оригинальное название гонки – «MGM Sweepstakes». Sweepstakes в дословном переводе с английского – пари на скачках, тотализатор. Это слово появилось в название американских гонок из-за того, что изначально трассами, которые использовались, были обычные ипподромные овалы. Дословно переводить его в применение к автоспорту некорректно, поэтому более уместно значение этого слова в контексте «призы». То есть в данном случае уместно говорить про «Гонку на призы киностудии MGM». Вообще, если бы не киностудия, гонки как таковой не было.

К началу 1950-го года кинокомпания «Метро Голден Майерз» (Metro Golden Mayers, MGM) далеко продвинулась в съемках блестящего фильма про автогонки, обладавшим к тому же большим по тем временам бюджетом, - «Угодить даме» («To Please A Lady»). Главные роли в фильме исполняли Кларк Гейбл (Clark Gable), «классический» актер Голливуда, снискавший себе мировую известность ролью Рета Батлера в знаменитой экранизации романа Маргарет Митчелл «Унесенные ветром», и Барбара Стэнвик (Barbara Stanwyck), не менее известная актриса тех времен.

Сюжетная линия фильма основывалась на изменчивых любовных отношениях между “сумасшедшим” автогонщиком Майком Брэннэном (Mike Brannan) и влиятельной радио- и газетной журналисткой Региной Форбес (Regina Forbes). Героиня Барбары Стэнвик в своей колонке попрекает Майка, убеждая читателей в том, что именно его безрассудная манера поведения на трассе стала причиной смерти нескольких пилотов. Брэннэну запрещают выступать в гонках. Но, в конце концов, ему удается очистить свою репутацию и выступить в Индианаполисе...

Но вернемся к событиям, предшествующим гонке в Арлингтоне. Весь предыдущий год (1949) съемочная группа фильма повсюду сопровождала и снимала выступления Рекса Мэйза (Rex Mays) на красном Kurtis Kraft 2000 под #17, более известном как Wolfe Special (владелец Ervin Wolfe). Именно на этом автомобиле Гейбл «выступал» в картине. Но после гибели Мэйза за рулем этой машины в гонке на треке Дель Мар (Del Mar), киностудии срочно понадобился новый, желательнее идентичный предыдущему автомобилю Kurtis Kraft для съемок игровых сцен, заложенных в сценарии. В итоге был куплен Don Lee Special, автомобиль, ранее принадлежавший Томми Ли (Tommy Lee), трагически погибшему во время пожара в здании Pellissier Building, Лос-Анджелес, в начале года (1950-го). На этой

машине Мак Хеллингс (Mack Hellings) выступал в «500 миль Индианаполиса» 1948 и 1949 годов, а также провел несколько гонок чемпионата AAA 1949 года.

Одновременно с этими событиями владелец трассы Арлингтон Даунз (Arlington Downs), Техас, Бейб Стапп (Babe Stapp) имел ряд проблем с проведением гонок на ней. Гонка на этом большом треке длиной в милю с четвертью открывала чемпионат AAA в 1948 и 1949 годах, но нестабильные погодные условия наряду с неудобным месторасположением между Далласом и Форт-Уортом (Ft. Worth) привели к потере интереса к трассе со стороны администраций официальных чемпионатов, что почти не оставляло Стаппу никаких перспектив в будущем.

Но MGM сильно нуждалась в большой гонке на треке длиной в 1 милю – в течение месяца (до начала большого гоночного сезона) необходимо было отснять все запланированные гоночные сцены. В результате появилась договоренность между киностудией и Стаппом про проведение неофициальной (незачетной, несанкционированной AAA) гонки “Metro-Goldwyn-Mayer Sweepstakes” 30-го апреля (иногда называется другая дата – 1-е мая). В качестве весомого аргумента был использован тот факт, что во время различных гоночных мероприятий будут присутствовать Кларк Гейбл и Барбара Стэнвик, что может гарантировать большой интерес со стороны общественности и гоночных промоутеров. Гонка проводилась по свободной формуле, т.е. никаких требований к объему двигателя и конструкции шасси не предъявлялось. В гонке стартовали «чэмпкары» (Champcars) чемпионата AAA и машины американской «Формулы-2», так называемые спринт-кары (Sprint Cars).

Загримированный под #17 «Mike Brannan Special» (для соответствия автомобиля персонажа Гейбла в фильме) купленный Don Lee Special значился в заявочном листе как Wolfe Special и прибыл в Арлингтон на несколько дней раньше для участия в съемках. Для пилотирования машины в игровых сценах, т.е. на роль дублера, был ангажирован известный пилот Бад Роуз (Bud Rose), во многом благодаря сверхъестественному сходству с Гейблом (в частности, усами). Чемпион AAA 1949 года Джонни Парсонз (Johnny Parsons) участвовал в качестве «постановщика» гоночных сцен, а ветерана автогонок Манни Айуло (Manny Ayulo) наняли вместе с его старым трековым родстером (#44) в качестве пилота автомобиля с камерой.

Но как только прибыли автомобили, пилоты и вся съемочная группа, погода резко ухудшилась – усилился ветер, время от времени шел дождь, – что весьма осложнило и замедлило процесс съемок. Была предпринята попытка отснять запланированные сцены, следуя на малой скорости за автомобилем Парсонза, но в процесс постоянно вмешивалась погода. Ситуация усугубилась после того, как Айуло за рулем автомобиля с установленной

на нем камерой на скорости около 100 миль в час въехал в машину Ала Хенли (Al Henley), #94, разбив соответственно обе машины, заставив сильно поволноваться всю съемочную группу. Был разбит и «автомобиль» Гейбла. В результате ремонта техники процесс съемок оказался парализован почти до самого дня гонки.

В ночь перед стартом был сильный шторм, и к утру трасса оказалась подтопленной. Не смотря на это, гонка все-таки состоялась – небольшое количество участников боролось за победу почти при полном отсутствие зрителей (знаменитости так и не помогли...). В итоге победителем стал 36-летний американец Дуэйн Картер (Duane Carter) за рулем спринт-кара под 98-м номером, заявленным Агаджанианом (J.C. Agajanian) – в начале года возникли трения с основным пилотом команды, Джонни Мантцом (Johnny Mantz), и «Агги» (“Aggie”) вынужден был послать в Арлингтон спринт-кар. Вслед за Картером финишировал Билл Скиндлер (Bill Schindler) на отремонтированном Wolfe Special.

Все гоночные и окологоночные сцены фиксировались на пленку, и многие из них были использованы в качестве заднего плана в фильме. К примеру, кадры начала гонки на грунтовом овале были сняты именно во время «Гонки на призы киностудии MGM».

К среде, 3-му мая, все необходимые сцены были сняты, гонщики и съемочная группа покинули Арлингтон – кто поехал в Индианаполис заканчивать съемки и ради самой гонки, кто в Лос-Анджелес для участия в гонке миджетов на Gilmore Stadium.

Бейб Стапп так и не добился успеха в привлечение серьезных соревнований на трек Арлингтон Даунз – на этом и закончилась история чампкаровских гонок на этой трассе.



*Внешний вид трассы Арлингтон Даунз в 1935 году*



*Обложка кассеты к фильму «Угодить даме» Исполнители главных ролей в фильме «Угодить даме» Кларк Гейбл и Барбара Стэнвик*