

O tym rajdzie mówilo się znacznie więcej niż w latach poprzednich. „Kormoran-74”, I eliminacja mistrzostw Polski, rozegrany miał być na nowych zasadach: krótszej trasie, szybkości przeciętnej 50 km/godz., maksymalnej (z wyjątkiem odcinków specjalnych) jaka obowiązuje obecnie wszystkich użytkowników dróg — 80 km/godz. Kierowcy mieli jeszcze w pamięci radarowe żniwo z jesiennego rajdu „Polskiego Fiata”, nadgorliwość organów kontrolujących, traktujących zawodników z większą surowością, niż to było praktykowane w stosunku do pozostałych użytkowników dróg. Jak będzie podczas „Kormorana”? — pytano organizatorów, działaczy AP Warmińsko-Mazurskiego.

Rajdy w nowym stylu

Nie zanotowano ani jednego wykroczenia! Czyżby zawodnicy ze „scigantów” przemienili się w zdyscyplinowanych i karnych kierowców? Tolerancja MO? Ani jedno, ani drugie. Niższe przeciętne nie zmuszały do opętańczych pogoni, a MO potraktowała uczestników normalnie, bez taryfy ulgowej, ale i nadmiernej surowości. Nie zatrzymywano załóg, gdy jechały 3 km/godz. ponad szybkość dopuszczalną. A drastycznych, kwalifikujących się do ukarania przewinień nie było.

Na starcie „Kormorana” stanęło 58 załóg, ukończyło 43. Dość szybko zdefektowały oba Fordy Escorty, sprowadzone kilkanaście dni temu do Polski, a prowadzone przez Krzysztofa Komornickiego i Ryszarda Nowickiego. Pod ich nieobecność walkę o zwycięstwo stoczyli Lefio Lattari na Alfa Romeo 2000 GTV i Andrzej Jaroszewicz na Fiatie 125p 1600 i w tej kolejności ukończyli imprezę. Trzecie miejsce wywalczył Błażej Krupa na Fiatie 125p.

Wart podkreślenia jest jeszcze jeden moment. Na jednym z odcinków specjalnych załoga Kobylński—Eysmont uzyskała nadspodziewanie dobry czas. Kobylński go zakwestionował, gdyż na jego stoperze czas był znacznie gorszy, musiała więc zawieść aparatura pomiarowa. Sprostowanie pomyłki kosztowało go utratę pierwszego miejsca w klasie. To się nazywa dżentelmeńska postawa. Takiego wypadku zachowania się zawodnika w rajdzie nie pamiętają najstarsi działacze.