



**EXPEDIENTE DE APELACIÓN
Nº 1/2026**

RESOLUCIÓN

del

COMITÉ DE APELACIÓN Y DISCIPLINA

de la

**REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE
AUTOMOVILISMO**

Dictada con fecha:

26 de marzo de 2026

Vocales: D. Javier de Andrés Martínez.
D. Francisco Alegría Martínez de Pinillos.

Presidente: D. César Gil de Biedma Zulueta.

Vocal Secretaria: Dña. Mónica Ruigómez Saiz.

Apelante: Concursante: **Marshall y Claire Godschalk.**
Licencia nº: xxxxxxxx
Representante: Marshall y Claire Godschalk.



-HECHOS-

PRIMERO: Durante el fin de semana del 27 de febrero al 1 de marzo del año 2026, se celebró la prueba deportiva del certamen denominado *Champions of the Future-Academy Program*, en el Circuito de Valencia, España.

SEGUNDO: Consta en el expediente que, durante la celebración de la prueba deportiva en cuestión, el Colegio de Comisarios Deportivos de la misma emitió la Decisión nº 121 de fecha 1 de marzo del año en curso, a las 16:17 horas, en la que se penalizó al piloto del vehículo nº 850, Wynn Godschalk que participaba en la categoría MINI, con la Descalificación de la prueba, tras haber incurrido el citado piloto en conducta antideportiva al cometer dos brake test en las vueltas 12 y 13, cuando circulaba por detrás el piloto del kart nº 817, D. Milk Klinkers.

TERCERO: Consta asimismo en el expediente que, ese mismo día a las 16:30 horas, el Concursante Marshall y Claire Godschalk suscribieron la Intención de Apelar frente a la Decisión nº 121, y que dicho escrito fue debidamente notificado al Colegio de Comisarios Deportivos a las 16:39 horas, es decir, en tiempo y forma.

Asimismo, en fecha 3 de marzo se efectuó el abono de la caución por importe de 2.500 €, mediante transferencia bancaria a la cuenta de la Real Federación Española de Automovilismo -que es la ADN, es decir la Autoridad Deportiva Nacional-, y por lo tanto dentro del plazo previsto en el Código Deportivo Internacional (CDI) de la FIA.

CUARTO: El Concursante formalizó su apelación, todo ello en tiempo y forma y en los términos previstos en el artículo 15 del CDI de la FIA, mediante escrito de fecha 5 de marzo del año en curso.

Mediante escrito de fecha 11 de marzo de 2026, suscrito por la Vocal Secretaria del CAD, se requirió al Organizador de la prueba para que informara a todos los Concursantes que participaron en la misma de la existencia del procedimiento de Apelación que ahora nos ocupa, con la legítima finalidad de otorgarles un plazo para que se pudieran personar en el mismo, si a su derecho conviniera.

No consta que ningún Concursante se haya personado en el presente procedimiento de Apelación.



QUINTO: Con fecha 24 de marzo de 2026, a las 16:30 horas, tal y como estaba previsto, se celebró la Vista de la Apelación 1/2026, a la que asistieron las siguientes personas:

- El piloto D. Wynn Godschalk, acompañado de su padre, el letrado D. Miguel Gomez-Landero y la letrada Doña Chiara Boschiaro, en sustitución de su compañero D. Ricardo Giacomini.
- D. Kris Lambrecht, Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos.
- Doña Esther Llobell, Comisario Deportivo.
- D. Sam Fisher, Juez de Hechos.

Si bien la señora Llobell compareció en la vista, la misma finalmente no pudo intervenir debido a una serie de problemas técnicos que lo impidieron, por lo que no pudo prestar declaración sobre los hechos objeto de la Apelación.

La grabación de la Vista consta en el expediente, con lo que no será transcrita en la presente Resolución. Sin embargo, y por lo que se refiere al objeto de la Apelación, resulta necesario destacar lo siguiente:

I./ El Apelante se ratificó en su escrito de Apelación y a solicitud del CAD subsanó el error mecanográfico existente en el artículo del CDI que había sido citado en el recurso, en concreto el 12.2.1.1.1, cuando en realidad el artículo es el 12.2.1.1. y aclarando que la referencia a la SOLICITUD DE ALIVIO en el punto V.- es el equivalente al PETITUM o SOLICITO al CAD.

II./ Por el Colegio de Comisarios Deportivos compareció su Presidente, D. Kris Lambrecht, el cual se ratificó íntegramente en la Decisión nº 121 y añadió, a preguntas del letrado Sr. Gomez-Landero, que lo que se produjo fue una frenada brusca en las vueltas número 12 y la 13 y el piloto miró para atrás, lo cual no es un comportamiento habitual, ya que lo normal es mirar hacia adelante; afirmó también el Sr. Lambrecht que el piloto incurrió claramente en brake tests, ya que iba en una recta, miró para atrás y vio que tenía otro coche siguiéndole y en ese momento pisó el freno, sin que estuviera en una zona de frenada, con lo que hubo una clara intención de frenar y también afirmó que la penalización para la maniobra antideportiva de brake test es la Descalificación, sobre todo cuando el piloto incurrió en esa conducta dos veces.

III./ Prestó igualmente declaración el Juez de Hechos D. Sam Fisher, quien se ratificó en el informe presentado, en la existencia de los dos brake test, y a preguntas del Letrado Sr. Gómez-Landero manifestó que vio un claro comportamiento inusual en el piloto.



IV./ Finalmente fue interrogado el piloto D. Wynn Godschalk, el cual se encontraba en presencia de su padre al ser menor de edad (10 años); su letrado solicitó que se mostrase en pantalla compartida el documento que había sido remitido con anterioridad a la vista y admitido por este Comité, consistente en el plano del circuito del Kartódromo Lucas Guerrero, donde se celebró la prueba, y a preguntas de su Letrado identificó las zonas de frenada sobre el mismo; manifestó que en todo momento frenó en las zonas en las que debía hacerlo, defendiendo su posición y que nunca tuvo la intención de estorbar al piloto nº 817.

V./ El letrado Sr. Gómez-Landero, tras la celebración de la Vista de la Apelación, pudo poner de manifiesto unas breves Conclusiones respecto de la prueba practicada y reiteró la petición efectuada en el Suplico de la Apelación respecto de la declaración de Nulidad de la Decisión apelada número 121 y la adopción de las medidas necesarias respecto de la Clasificación final de la Carrera.

-CONCLUSIONES DEL CAD-

I./- Tras las pruebas practicadas, este Comité llega a la conclusión de que el piloto del vehículo nº 850, D. Wynn Godschalk no incurrió en las conductas antideportivas de brake test, por las que fue penalizado por el Colegio de Comisarios Deportivos, en la Decisión nº 121.

Entiende este CAD, tras haber visionado en numerosas ocasiones los videos identificados como VIDEO 1 y VIDEO 2, que forman parte del expediente de Apelación y que fueron directamente remitidos por el organizador de la carrera, que el piloto nº 850 no llevó a cabo una frenada brusca ni en la vuelta nº 12 ni en la 13, ya que la maniobra antideportiva que merece penalización denominada brake test, consiste en una maniobra peligrosa en la que un piloto frena deliberadamente de forma brusca delante de otro vehículo que va detrás, muy de cerca, con la finalidad de sorprenderlo y obligarlo a frenar o a que le golpee por detrás.

En ninguno de los dos videos se puede apreciar que el piloto del vehículo nº 850, frenara de forma brusca y el hecho de que el mismo mirase para atrás no se puede entender como un indicio evidente de que el meritado piloto tuviera la clara intención de efectuar un



frenazo brusco y deliberadamente buscado de propósito, para perjudicar al vehículo que venía detrás de él, el número 817.

II./ La conducción llevada a cabo por el piloto Sr. Godschalk se considera adecuada y proporcionada con el evidente interés del mismo en seguir defendiendo su posición, ya que iba liderando la carrera en las últimas pruebas.

No se aprecia en el visionado de ninguno de los dos videos ninguna supuesta intención de frenar de forma brusca; el único dato objetivo y que este Comité puede valorar es que no hubo ninguna frenada brusca que hubiera causado sorpresa al vehículo nº 817 que iba detrás, el citado piloto tuvo un breve contacto con el vehículo nº 850 -que sí parece que disminuyó su velocidad-, pero ni siquiera le llegó a desestabilizar ni dio lugar a ningún volantazo ya que la carrera se siguió desarrollando con total normalidad.

Otra prueba más de que el citado piloto no cometió los dos brake tests por los que fue penalizado, es la situación del piloto del vehículo nº 817, D. Milk Klinkers: este piloto, cuyo kart presentaba daños en el pontón delantero, fue penalizado con 5 segundos según la Decisión nº 120, tal y como consta en la Clasificación incorporada al expediente. Sin embargo, no recurrió dicha Decisión, sino que se conformó con ella, y este hecho refuerza la idea de que el propio piloto que supuestamente habría resultado perjudicado -el del vehículo nº 817, que circulaba detrás- no consideró que los daños de su vehículo se debieran a un frenazo brusco del piloto del vehículo nº 850, Sr. Godschalk.

Es evidente que si piloto del vehículo nº 817 hubiera considerado que el daño en su vehículo era consecuencia de un brake test -es decir, de un frenazo brusco- del piloto nº 850 que iba delante de él, hubiera apelado la Decisión nº 120 que le penalizó.

Finalmente, y con relación a ello, es importante poner de manifiesto que todos los Concursantes/Participantes de la prueba deportiva de referencia fueron notificados acerca de la existencia de este procedimiento, incluyendo al piloto Sr. Klinkers, y, aun así, este último no se personó en el procedimiento de apelación que ahora nos ocupa.

III./ La constante jurisprudencia de la Corte Internacional de Apelación (ICA) de la FIA (ver Resoluciones ICA-2018-01 e ICA-2024-08, por ejemplo) establece que las Cortes Nacionales de Apelación -como lo es el CAD de la RFEDA- deben, en la medida de lo posible, abstenerse de “rearbitrar” una competición o de entrar a valorar sobre cuestiones ponderadas y decididas por los Colegios de Comisarios Deportivos, salvo en tres supuestos:



- 1- Que la Decisión apelada sea desproporcionada.
- 2- Que existan pruebas nuevas que no hayan sido tomadas en consideración por el Colegio de Comisarios Deportivos a la hora de dictar la Decisión apelada.
- 3- Que la Decisión apelada haya sido adoptada sin ninguna base legal para ello.

La más reciente jurisprudencia de la ICA de la FIA (Case ICA-2024-14) estableció que esas excepciones no pueden ser interpretadas como “exhaustivas” o “números clausus”, debido a que limitaría los poderes de las Resoluciones de las Cortes Nacionales de Apelación pero que sí son ejemplos de situaciones en las que dichas Cortes deben abstenerse de “rearbitrar” situaciones previamente juzgadas por los Colegios de CCDD.

En el caso que nos ocupa, tal y como se ha puesto de manifiesto, resulta acreditado que el Colegio de Comisarios Deportivos incurrió en un evidente error a la hora de valorar los hechos objeto de la presente apelación en relación con la reglamentación aplicable, por cuanto:

- 1- El piloto apelante, nº 850 no efectuó dos brake test que afectaran al piloto del vehículo nº 817 que iba detrás, es decir no dio dos frenazos bruscos que pusieron en peligro a su compañero el piloto del vehículo 817, ni al resto de participantes en la carrera.
- 2- La conducción del piloto Sr. Godschalk es compatible con una conducción propia del que va líder en la carrera y defiende su posición frente a otro piloto que va detrás, muy cerca, intentando pasar por delante.
- 3- En ningún momento se ha acreditado que la conducción del piloto fuera peligrosa o antideportiva, de hecho, la competición siguió desarrollándose con toda normalidad.

En este sentido, este Comité considera que el piloto D. Wynn Godschalk no infringió el artículo mencionado por el Colegio de Comisarios Deportivos en la Decisión nº 117 apelada, es decir, el artículo 12.2.1.1 del CDI de la FIA y, en consecuencia, no procede tampoco imponer la penalización prevista en el artículo 12.4 de la citada norma.



En su virtud, este CAD **ACUERDA:**

ESTIMAR LA APELACIÓN presentada por D. Marshall y Doña Claire Godschalk, en representación del piloto menor de edad, D. Wynn Godschalk, vehículo nº 850, frente a la Decisión nº 121 dictada por el Colegio de Comisarios Deportivos de la prueba celebrada en el Circuito de Valencia, puntuable para el Certamen denominado “Champions of the Future-Academy Program” durante el fin de semana del 27 de febrero al 1 de marzo de 2026, y en consecuencia, **ANULAR** la citada Decisión nº 121, así como la penalización de Descalificación del piloto apelante.

Póngase esta Resolución en conocimiento del Organizador del Certamen, a los efectos de que adopte las medidas deportivas oportunas en relación con la Clasificación Final de la prueba.

PROCEDE LA DEVOLUCIÓN DE LA TOTALIDAD DE LA CAUCIÓN satisfecha por el Apelante, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15.5.5 del CDI de la FIA.

Notifíquese la presente Resolución a los interesados.

A tenor de lo dispuesto en los artículos 73.2 y 84.1.a) de la Ley 10/1990 del Deporte -aplicable al caso que nos ocupa, tal y como dispone la Disposición Transitoria Tercera de la nueva Ley 39/2022 del Deporte-, así como en la Resolución nº 234/2022 dictada por el Tribunal Administrativo del Deporte (TAD), la presente Resolución, por tratarse de un asunto técnico-deportivo ajeno a la disciplina deportiva, es inapelable ante dicho TAD.