Spanish & English texts
nº 13 | 2023/1 | PVP 10€
Canarias y aeropuertos 10,20€

Sea fever
BARCOS CLÁSICOS

Revista Oficial del Circuito Mare Nostrum de Barcos Clásicos del Mediterráneo

XIII TROFEO MARE NOSTRUM
NUEVOS ALICIENTES

HISPANIA
La Joya de la Corona

LA REGATA DEL SIGLO: Triunfo y derrota en la America's Cup

HISPANIA
LA JOYA DE LA CORONA

La flota de barcos clásicos de nuestro país cuenta con una verdadera joya de la corona: el *Hispania*, un clase 15M JI diseñado en 1908 por el mítico arquitecto naval William Fife III por encargo de S.M. el Rey Alfonso XIII. *Por Yolanda Llinás*

Fue a su regreso de una regata internacional organizada en el año 1908 por el Royal Yacht Squadron, cuando S.M. el Rey Alfonso XIII decidió que España tenía que estar presente en esos importantes eventos nautico-deportivos que se estaban celebrando en Gran Bretaña, Francia y Alemania y que, para ello, era indispensable disponer de un barco bien diseñado y mejor construído optando, como ya hemos adelantado, por un 15 M. JI. diseño de William Fife III que, por voluntad expresa del Rey y en contra de las preferencias del propio diseñador, quiso que se construyera en España, concretamente en los Astilleros Karrpard de Pasajes de San Pedro en Guipúzcoa.

En realidad, los 15M constituyen un hecho insolito dentro de la historia de la vela en nuestro país, ya que de los 20 barcos construidos en todo el mundo 4 fueron de matricula espanola: *Hispania* de S.M. el Rey Alfonso XIII, William Fife construido por Karrpard en Pasajes de San Pedro en Guipúzcoa; *Tuiga* del duque de Medinaceli, gemelo del *Hispania* pero construido en Escocia por el propio Fife; *Encarnita*, del marques de Cubas, construido tambien por Karrpard en Espana pero con planos franceses de Guedon y finalmente el *Slec* del marques de Comillas, otro Fife de origen ingles (antiguo *Shimna*). Esta notable flota de 15 Metros con bandera española cosechó grandes exitos en regatas internacionales, sobre todo el *Hispania* del

International Yacht Racing Union

Certificado de Arqueo

Federación Española de los Clubs Náuticos

Arqueo de regata 34,305 Metros

En la época dorada de los 15M JI, el *Hispania* estaba inscrito en el Real Sporting Club de Bilbao. | During the golden age of the 15-Metre class, the Hispania was registered with the Real Sporting Club of Bilbao.

THE JEWEL OF THE CROWN

The fleet of classic boats in our country boasts a true crown jewel: the *Hispania*, a 15-Metre Class designed in 1908 by the legendary naval architect William Fife III at the request of H.M. King Alfonso XIII. ***By Yolanda Llinás***

It was upon returning from an international regatta organized in 1908 by the Royal Yacht Squadron when H.M. King Alfonso XIII decided that Spain had to be present at these important nautical-sports events being held in Great Britain, France, and Germany, and that it was essential to have a well-designed and better-constructed boat for this purpose. He chose, as we have already mentioned, a 15mR designed by William Fife III, which, by the King's express wish, and contrary to the designer's preferences, was to be built in Spain, specifically at the Karrpard Shipyards in Pasajes de San Pedro, Guipúzcoa.

In fact, the 15-Metre Class represents an unusual occurrence in the history of sailing in Spain, as out of the 20 boats built worldwide, four were of Spanish registry: *Hispania* of H.M. King Alfonso XIII, William Fife built by Karrpard in Pasajes de San Pedro, Guipúzcoa; *Tuiga* of the Duke of Medinaceli, a twin of *Hispania* but built in Scotland by Fife himself; *Encarnita*, of the

S.M. el Rey que debutó con gran éxito en la Semana de Cowes de 1909 organizada por el Royal Yacht Squadron, en la que participaron 8 barcos - entre ellos el del Rey de Inglaterra Eduardo VII, el del Kaiser Guillermo II y el del Zar Nicolás II, unidos por lazos familiares, ya que eran primos – y en la que el *Hispania* - patroneado por Enrique de Careaga del Real Sporting Club de Bilbao, mayordomo real y gran amigo del rey - se hizo merecedor de dos de los trofeos en liza. Dos años después compitió en los Festivales de Cowes de 1911, clasificándose en 1ª posición; en el de Kiel, organizado por el Kaiserlicher Yach Club del Kaiser en 1912, y en el Havre al siguiente año, en su famosa Sociedad de Regatas. El ultimo de estos espectaculares Festivales, el correspondiente al año 1914, debía celebrarse en Bilbao, pero se decidió ceder su organización a Noruega ya que ese país celebraba, ese mismo año, el centenario de su independencia. Lamentablemente, el hecho de haber estallado ya la Primera Guerra Mundial y pese a la neutralidad de los noruegos en dicho conflicto, la participación en el evento deportivo fue lógicamente muy baja, dando así comienzo a un periodo de acti-

William Fife Jr (1857-1944) es también conocido como William Fife III al formar parte de la tercera generación de una familia escocesa de diseñadores y constructores navales. Su capacidad creativa y creadora era tal que llegó a entregar hasta 600 yates, incluyendo dos para competir en la America's Cup. Afortunadamente, un tercio de sus barcos todavía existen, muchos de ellos navegando y otros, como el *Hispania*, a la espera de volver a hacerlo.

William Fife Jr (1857-1944) is also known as William Fife III, as he was part of the third generation of a Scottish family of naval designers and builders. His creative and innovative abilities were such that he delivered up to 600 yachts, including two to compete in the America's Cup. Fortunately, a third of his boats still exist, many of them sailing and others, like the *Hispania*, waiting to do so again.

vidad prácticamente nula que supuso, para el *Hispania*, un sucesivo cambio de manos, desde las de un armador británico en 1916 a las de un noruego en 1923, pasando en 1930 a enarbolar el pabellón francés para acabar luciendo nuevamente matrícula de Gran Bretaña en 1931. Cinco años más tarde, fue incautado por la Marina Inglesa, que aprovechó todo los metales de a bordo, incluída la quilla de plomo, para fines bélicos.

RENCUENTRO CON EL *HISPANIA*

Sesenta y dos años de abandono total tuvieron que pasar hasta que el *Hispania* regresara a la vida. En 1988, cuando se encontraba en un estado verdaderamente deplorable, práticamente varado sobre un lecho de fango en la playa de West *Mersea*, al sureste de Inglaterra y sirviendo de vivienda a una pareja de maestros de escuela jubilados, fue localizado por unos grandes aficionados al mar y a la vela que, procedentes de España y alertados por el historiador naval británico William Collier, se apresuraron a ir a conocer su estado in situ, comprobando que se trataba del *Hispania* y poniendose de inmediato en marcha para su recuperación, comenzando por su adquisición. De esta iniciativa nació, en 1999, la Fundación Hispania presidida por D. Emilio Espinosa, cuya primera acción fue la de solicitar a la asociación de astilleros PYMAR colaboración para cubrir una buena parte del coste de la restauración del barco, trato que la asociación aceptó aunque imponiendo, al igual que hiciera en su momento el Rey Alfonso XIII, que el pro-

Hispania en total estado de abandono. | *Hispania* in a complete state of neglect.

Fases de su restauración en Astilleros de Mallorca.

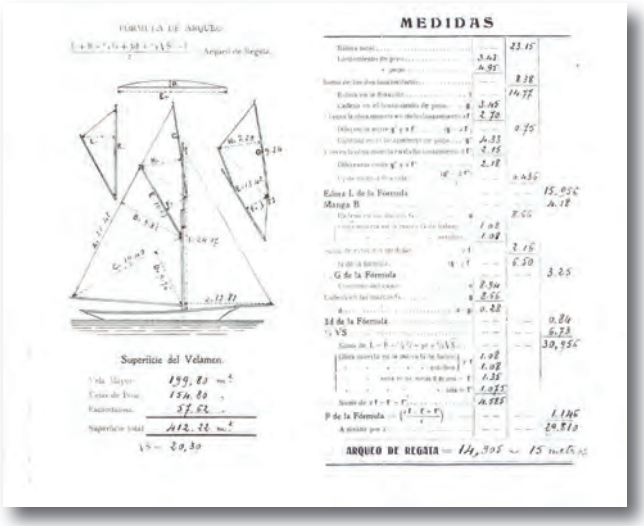
Stages of its restoration at Astilleros de Mallorca.

Marquis of Cubas, also built by Karrpard in Spain but with French plans by Guedon, and finally the *Slec* of the Marquis of Comillas, another Fife of English origin (formerly *Shimna*). This remarkable fleet of 15-metre boats with the Spanish flag achieved great success in international regattas, especially *Hispania* of H.M. the King, which made a successful debut at the 1909 Cowes Week organized by the Royal Yacht Squadron, in which eight boats participated - including those of King Edward VII of England, Kaiser Wilhelm II, and Tsar Nicholas II, united by family ties, as they were cousins – and in which *Hispania* - helmed by Enrique de Careaga of the Royal Sporting Club of Bilbao, royal steward, and a great friend of the king - won two of the trophies at stake. Two years later, it competed in the 1911 Cowes Festivals, finishing in 1st place; in Kiel, organized by the Kaiserlicher Yacht Club of the Kaiser in 1912, and in Le Havre the following year, in its famous Regatta Society. The last of these spectacular Festivals, corresponding to the year 1914, was to be held in Bilbao, but it was decided to cede its organization to Norway since that country was celebrating, that same year, the centenary of its independence. Unfortunately, due to the outbreak of World War I and despite the neutrality of the Norwegians in that conflict, participation in the sporting event was understandably very low, marking the beginning of a period of virtually no activity for *Hispania*, which subsequently changed hands, from a British owner in 1916 to a Norwegian in 1923, raising the French flag in 1930 and finally displaying the British registry again in 1931. Five years later, it was seized by the British Navy, which used all the onboard metals, including the lead keel, for wartime purposes.

yecto se llevara a cabo en España. El encargo recayó en Astilleros de Mallorca, uno de sus asociados especializado, precisamente, en este tipo de proyecto, aunque la reconstrucción del casco tuvo que hacerse en Fairlie Restorations, al ser ellos los depositarios legítimos de los planos originales de Fife. Una vez el casco listo, se trasladó a Mallorca en 2006 para renovar cubierta, arboladura, interiores, instalaciones, velamen y demás, presentándose al público en agosto de 2007, con motivo del Trofeo Almirante Conde de Barcelona. La total recuperación del estado original se dió por finalizada en el año 2010 aunque, pese a las consecutivas subvenciones que la Fundación Hispania fue recibiendo de distintas administraciones - especialmente del Consell Insular de Mallorca y del Govern Balear - el alto coste del proceso hizo que la Fundación no pudiera hacer frente a la importante deuda contraída, lo que llevó a que se convocara una subasta pública. Fue en ese momento cuando hizo su aparición la Fundación Ebusitana que, dispuesta a saldar la deuda, logró que la

REDISCOVERING THE *HISPANIA*

After languishing in neglect for sixty-two years, the *Hispania* was finally brought back to life. In 1988, when she was in a truly de-



Con sus 23,22 metros de eslora en cubierta - 30,2 incluyendo el botalón -, sus 4,12 m. de manga y sus 2,87 m. de calado, el *Hispania* precisa de una dotación mínima de 20 expertos tripulantes. Su aparejo es cangreja, con una superficie vélica total de 420 m2 que se reducen a 258,22 en ceñida, para un desplazamiento de unas 40 toneladas. Su entablado es de caoba de 42 mm de espesor, su cubierta de pino canadiense, y sus cuadernas de acero y olmo americano.

At 23.22 meters in length - 30.2 meters including the bowsprit -, with a 4.12-meter beam, and a 2.87-meter draft, the *Hispania* requires a minimum crew of 20 expert sailors. She features a gaff rig, with a total sail area of 420 square meters, which is reduced to 258.22 square meters when sailing upwind, for a displacement of about 40 tons. Her planking is made of 42 mm thick mahogany, her deck is made of Canadian pine, and her frames are made of steel and American elm.

Foto Gaston Westeal

plorable state, practically stranded on a bed of mud on West Mersea beach in southeast England and serving as a home for a retired schoolteacher couple, she was located by passionate sea and sailing enthusiasts from Spain. Alerted by British naval historian William Collier, they hurried to see her condition in situ, verifying that she was indeed the *Hispania* and immediately setting to work on her recovery, starting with her acquisition. From this initiative, the Hispania Foundation was born in 1999, chaired by Mr. Emilio Espinosa, whose first action was to request collaboration from the PYMAR shipyard association to cover a significant part of the restoration cost of the boat, a deal the association accepted on the condition that, as King Alfonso XIII had once done, the project be carried out in Spain. The commission fell to Astilleros de Mallorca, one of its associates specializing precisely in this type of project, although the hull's reconstruction had to be done at Fairlie Restorations, as they were the legitimate custodians of Fife's original plans. Once the hull was ready, she was transferred to Mallorca in 2006 to renew the deck, rigging, interiors, installations, sails, and more, and was presented to the public in August 2007 at the Trofeo Almirante Conde de Barcelona regatta. The full restoration of the *Hispania* to her original condition was accomplished in 2010. However, despite the consecutive subsidies the Hispania Foundation received from different administrations - especially from the Consell Insular de Mallorca and the Govern Balear - due to the substantial expenses involved in the restoration, the mounting debt could not be settled, ultimately resulting in the organization of a public auction. It was at that moment that the Ebusitana Foundation appeared, willing to settle the debt, and managed to get the Hispania Foundation to grant them the use of the boat for a period of 10 years, completing the fine-tuning work and beginning a new period of participation in regattas.

At the time, of the twenty 15-Metre Class boats built worldwide, the only four that survived and were still afloat were: *Tuiga*, acquired and restored by the Yacht Club de Monaco at the behest of Prince Albert II of Monaco; *Lady Anne*, acquired and restored by a company belonging to the Botín family; *Mariska*, acquired and restored by Swiss M. Cristian Niels; and *Hispania*, the protagonist of our story. This quartet dedicated themselves, between 2012 and 2017, to competing uninterruptedly in class regattas held in Puerto Sherry, Monaco, Portofino, Palma, and Saint Tropez until, in 2018, the Isla Ebusitana Foundation completely disassociated itself from the boat, which once again entered a phase of abandonment in Sotogrande, from where Valle

Fundación Hispania le cediera el uso del barco por un periodo de 10 años, acabando con las labores de puesta a punto y dando inicio a un nuevo periodo de participación en regatas. De los veinte 15m. JI que llegaron a construirse en todo el mundo, los unicos cuatro barcos que sobrevivían en aquella época, y que siguen aún a flote, eran y son: *Tuiga*, adquirido y restaurado por el Yacht Club de Monaco a instancias del Principe Alberto II de Monaco; L*ady Anne*, adquirido y restaurado por una sociedad perteneciente a la familia Botin; *Mariska*, adquirido y restaurado por el suizo M. Cristian Niels y el *Hispania*, protagonista de nuestra historia. Este cuarteto se dedicó, entre 2012 y 2017, a competir ininterrumpidamente en las regatas de clase que se fueron celebrando en Puerto Sherry, Mónaco, Portofino, Palma y Saint Tropez hasta que, en 2018, la Fundación Isla Ebusitana se desentendió por completo del barco, que entró nuevamente en una fase de abandono en Sotogrande

POR EL HISPANIA…TODOS A UNA.

FOR HISPANIA… ALL AS ONE.

de dónde Valle de la Riva lo rescató para llevarlo a Puerto Sherry, pasando luego a ser objeto de un largo proceso judicial hasta que, en junio del 2022, la Real Fundación Hispania recuperó la plena posesión del mismo.

ANSIADA RECUPERACIÓN

Es, sin duda alguna, el deseo y la ilusión de todo amante de la vela histórica que el *Hispania*, nuestra Joya de la Corona, vuelva a navegar y a competir, formando nuevamente parte de ese cuarteto de 15 metros superviviente que conforma la 15 Meter Class Association y con ello volver a entrar en el circuito de regatas a la conquista del muy codiciado 15 Meter Class Annual Trophy, auspiciado por Rolex. Ahora, la Real Fundación Hispania tiene por delante la ardua tarea de recabar los fondos precisos para llevar a cabo la indispensable, profunda y costosa restauración del barco cuyo estado de abandono vuelve a ser inquietante, pero cuya recuperación es factible, precisa y deseable. En estos momentos, el Hispania sigue amarrado en Puerto Sherry y varios expertos han realizado sus respectivos exámenes sobre su estado, emitiendo sus veredictos y valorando el coste de las labores a realizar, existiendo una primera estimación que ronda el medio millón de euros. Pero no nos llamemos a engaño, puesto que el objetivo no es tan solo devolver al *Hispania* su posibilidad de volver a navegar sino hacer que vuelva a brillar en los campos de regata y para ello es preciso prever, a su vez, un alto presupuesto capaz de cubrir los gastos que supone contar con una tripulación numerosa y experta así como los derivados de un circuito de regatas: desplazamientos, reparaciones, puestas a punto, etc... Evidentemente, no es tarea fácil lograr disponer de un tan alto presupuesto pero, por otra parte, hay que valorar que estamos hablando de un barco que debería ser considerado como pieza fundamental

Foto Gaston Westfal

de la Riva, president of Puerto Sherry, took charge and rescued her, taking her to Puerto Sherry. *Hispania* later became the subject of a lengthy legal process until, in June 2022, the Real Fundación Hispania regained full possession of her.

RECLAIMING HER GLORY

Without a doubt, it is the desire and the dream of every lover of historic sailing that the *Hispania*, Spain's Crown Jewel, returns to sail and compete, once again being part of that quartet of surviving 15 meters that make up the 15-Metre Class Association and thereby re-enter the racing circuit to conquer the highly coveted 15 Meter Class Annual Trophy, sponsored by Rolex. Now, the Real Fundación Hispania faces the arduous task of raising the necessary funds to carry out the indispensable, deep, and costly restoration of the boat, whose state of neglect is once again worrying, but whose recovery is feasible, necessary, and desirable. At the moment, the Hispania remains moored in Puerto Sherry, and several experts have conducted their respective examinations of her condition, issuing their verdicts and assessing the cost of the work to be done, with an initial estimate of around half a million euros. But let's not be deceived, as the goal is not only to restore *Hispania*'s ability to sail but also to make her shine again on the racecourses, and for that, it is necessary to foresee a high budget capable of covering the expenses of a large and experienced crew, as well as those derived from a racing campaign: travel costs, repairs, tuning, etc... Obviously, it is not an easy task to obtain such a high budget, but on the other hand, we must consider that we are talking about a boat that should be considered a fundamental piece of Spain's maritime heritage and therefore cannot and must not disappear. If extremely costly and highly commendable actions are carried out to protect and restore buildings or any type of asset classified as historical, why not also focus – through the efforts of individuals, private companies, associations, or the administration itself - on preserving a Crown Jewel like the *Hispania*? To enjoy its beautiful sight again, sailing at full speed and competing against the other existing 15mR would be the best tribute to the significant history of the Spanish naval industry; the brilliant role played by Spanish shipowners and sailors in the highest level of sailing competition and the more than deserved recognition of the quality of Spain's master shipbuilders, capable of creating boats that, like the *Hispania*, have already celebrated their 115th anniversary. Are we going to let her end her days abandoned to her fate without allowing her to continue aging in full activity? What is important now is to join forces and make it clear that what matters here is to restore the *Hispania* to her lost splendour, moving beyond past actions of varying success and transparency, as well as claims of acquired rights that can only serve to hinder the future salvation of the boat, which is what really matters.

For the *Hispania*... all for one.

www.fundacionhispania.org

del patrimonio marítimo de nuesto país y que por ello no puede ni debe desaparecer. Si se llevan a cabo acciones sumamente costosas, y enormemente loables, para proteger y restaurar edificios o cualquier tipo de bien catalogado como histórico, ¿porqué no volcarse también – ya sea por parte de particulares, empresas privadas, asociaciones o de la propia administración – en conservar una Joya de la Corona como es el *Hispania*? Volver a disfrutar de su bella estampa navegando a todo trapo y compitiendo contra el resto de los 15M JI existentes, sería el mejor homenaje al importante pasado de la industria naval española; al brillante papel desarrollado por nuestros armadores y regatistas en la competición a vela al más alto nivel y el más que merecido reconocimiento a la calidad de nuestros maestros de ribera, capaces que crear barcos que, como el *Hispania*, ya han celebrado su 115 aniversario.

¿Vamos a dejar que acabe sus días abandonado a su suerte sin permitirle seguir cumpliendo años en plena actividad? Lo importante ahora es aunar fuerzas y que todos tengamos bien claro que lo que aquí importa es devolver al *Hispania* su esplendor perdido, dejando atrás acciones más o menos acertadas e intervenciones más o menos claras, así como protagonismos o reivindicaciones de derechos adquiridos que tan solo pueden servir para poner trabas a la futura salvación del barco, que es lo que realmente importa.

Por el *Hispania*… todos a una.

www.fundacionhispania.org

PORQUÉ HAY QUE SALVAR AL *HISPANIA*

"La restauración del *Hispania* en 2004 no fué únicamente un proyecto dedicado a la restauración del yate mas emblemático del rey Alfonso XIII, sino de recuperación del conocimiento de las artes de la construcción naval de la época. Habían pasado cerca de 100 años desde la construcción original y no era habitual encontrarse con una estructura compuesta acero/madera. Los herreros y carpinteros de ribera se enfrentaron pues a un reto "nuevo" de elaboración de la misma con técnicas que ya habían desaparecido y que sin las cuales era y es imposible reconstruir de forma fiel el original. Los interiores del barco fueron marcados y desmontados pieza a pieza y restaurados sobre un modelo a escala natural para, posteriormente, ser barnizados y montados sobre el yate. La construcción de la arboladura, siguiendo los procedimientos originales, fué también una escuela de formación inédita para el equipo de carpinteros que participó y de igual forma ocurrió con la jarcia firme y de labor. La restauración del *Hispania*, en resumen, fué una escuela de formación profesional, una oportunidad única, que sólo tendrá continuidad si el barco sigue realizando su mantenimiento siguiendo esta filosofía. No es ésta la razón más importante para salvar al *Hispania*, pero su recuperación es también, sin duda alguna, una forma de salvar las técnicas artesanales que dieron lugar a su origen y que no podemos permitirnos el lujo de perder."

Diego Colón de Carvajal - Director General de Astilleros de Mallorca, responsable de gran parte de la restauración del Hispania.

"The restoration of the *Hispania* in 2004 was not only a project dedicated to restoring King Alfonso XIII's most iconic yacht, but also to recovering the knowledge of the shipbuilding arts of that era. Nearly 100 years had passed since the original construction, and it was unusual to come across a steel/wood composite structure. The blacksmiths and shipwrights thus faced a "new" challenge in crafting her using techniques that had already disappeared and without which it was and is impossible to faithfully reconstruct the original. The boat's interiors were marked and disassembled piece by piece and restored on a full-scale model before being varnished and mounted on the yacht. The construction of the mast and rigging, following the original procedures, was also an unprecedented training school for the team of carpenters involved, and the same happened with the standing and running rigging. In summary, the restoration of the *Hispania* was a vocational training school, a unique opportunity, which will only continue if the boat keeps being maintained following this philosophy. This is not the most important reason to save the *Hispania*, but her recovery is also, without a doubt, a way to save the artisanal techniques that contributed to her creation and which we cannot afford to lose."

Diego Colón de Carvajal - General Director of Astilleros de Mallorca, responsible for most of Hispania's *restoration.*

"A mediados del año 2022, nuestro peregrinaje por el desierto y los juzgados se ha visto compensado con la devolución de la posesión física y jurídica del *Hispania*, caído en el abandono. Ahora tenemos la esperanza, pero no los medios, para volver a impulsar el *Hispania* y lograr los objetivos que varios armadores y participantes habituales del Trofeo Almirante Conde de Barcelona nos planteamos al localizarlo, allá por el año 1988. Ya en su momento logramos salvar al *Hispania*, por segunda vez, de un futuro más que incierto y pudimos, por lo menos, disfrutar de observar, desde la distancia, como participaba en regatas con bastante dignidad durante varios años. Es ahora el deseo de la Real Fundación Hispania de Barcos de Época que este barco vuelva a navegar lo antes posible para volver a liderar la flota de clásicos de España y contribuir, con ello , a divulgar todo lo relacionado con los yates clásicos y de época, intentando a la vez que mucha gente, de multitud de ámbitos, pueda aprender o bien disfrute de navegar en un velero tan especial como es éste, experimentando las increíbles sensaciones que brinda el arte de la navegación a vela cangreja a la antigua usanza, con la única ayuda de la fuerza y habilidad humana y sin ningún tipo de winches ni ayudas modernas. Confiamos en volver a verlo pronto navegando por nuestras aguas y ¿quién sabe? quizá con usted a bordo."

Jonathan Syrett - Patrono fundador de la Real Fundación Hispania de Barcos de Época

WHY MUST WE SAVE THE *HISPANIA*?

"EL Rey D.Alfonso XIII quiso que su barco se construyera en España. No sólo por patriotismo sino porque sería buena ocasión para modernizar la técnica de construcción de este tipo de barcos en España. El tipo de construcción de su casco - cuadernas y baos - mitad en acero y mitad en madera, que lo hace más resistente y ligero, se trasmitió a los constructores españoles a través de este projecto que, curiosamente, acabó siendo el mejor de todos los 15 JI realizados de forma similar. Es, por lo tanto, un barco muy nuestro y una obra artesanal única, que tiene un valor histórico naval irrepetible. Si ahora lo pdejamos morir por desidia o por falta de generosidad, de cara a su recuperación y mantenimiento, no solo saldremos perdiendo nosotros sino que le hurtaremos a las generaciones venideras su derecho a tenerlo, a navegarlo y a aprender todo lo que este barco único les puede enseñar. Creo que es nuestro deber conservarlo y transmitirlo, al ser nosotros tan solo usufructuarios de cualquier pieza de nuestro patrimonio común. Es por ello que este projecto de recuperación ha de hacer valer su consideración de BIC para involucrar a su vez a las administraciones públicas en esta imprescindible labor."

Eduardo Jardón - Ex Patrono fundador de la Real Fundación Hispania de Barcos de Época

"King Alfonso XIII wanted his boat to be built in Spain. Not only out of patriotism but because it would be a good opportunity to modernize the construction technique of this type of boat in Spain. The construction of Hispania's hull - frames and beams - half in steel and half in wood, making it stronger and lighter, was passed on to Spanish builders through this project that, interestingly, turned out to be the best among all similarly built 15mR boats. Therefore, she is a very unique and artisanal piece of our heritage, with an irreplaceable historical naval value. If we now let her die from neglect or lack of generosity, in terms of her recovery and maintenance, not only will we lose out, but we will also deprive future generations of their right to own her, sail her, and learn everything this unique boat can teach them. I believe it is our duty to preserve and pass her on, as we are merely the users of any piece of our common heritage. That is why this recovery project must emphasize her Cultural Interest Asset status to engage public administrations in this crucial endeavour as well."

Eduardo Jardón - Former Founding Trustee of the Real Fundación Hispania de Barcos de Época

"In mid-2022, our pilgrimage through the desert and the courts has been rewarded with the return of the physical and legal possession of the *Hispania*, which had fallen into disrepair. We now have the hope, but not the means, to once again breathe life into the Hispania, achieving the goals that several shipowners, and regular participants of the Admiral Conde de Barcelona Trophy, had set for ourselves when we located her back in 1988. At that time, we managed to save the *Hispania*, for the second time, from a more than uncertain future and were able, at least, to enjoy watching her participate in races with considerable dignity for several years from a distance. It is now the desire of the Real Fundación Hispania de Barcos de Época that this boat returns to sailing as soon as possible to once again lead the fleet of classic yachts in Spain and contribute to promoting everything related to classic and vintage yachts, while at the same time allowing many people from various backgrounds to learn or enjoy sailing on such a special sailboat, experiencing the incredible sensations provided by the art of traditional gaff-rigged sailing, with only the assistance of human strength and skill and without any winches or modern aids. We hope to see her sailing our waters again soon, and who knows? Perhaps with you on board.

Jonathan Syrett - Founding Trustee of the Real Fundación Hispania de Barcos de Época

CONFIAMOS EN VER AL HISPANIA NAVEGANDO DE NUEVO Y QUIEN SABE SI CON USTED A BORDO.

WE HOPE TO SEE HER SAILING OUR WATERS AGAIN SOON AND PERHAPS WITH YOU ON BOARD.

"Me produce mucha tristeza que después de la gran hazaña que supuso la recuperación en el 2004 del 15M JI del rey D. Alfonso XIII, *Hispania*, con un esfuerzo humano y un coste económico importantísimos, pudiera perderse de nuevo.

Creo que el valor histórico, patrimonial y cultural de este extraordinario barco, insignia de la flota de regatas española en el arranque del siglo XX, es motivo más que suficiente para, sin perdida de tiempo, acometer de nuevo su recuperación. Su armador, el rey D. Alfonso XIII, quiso que se construyera en España, a pesar de la enorme dificultad que ello reportaba. Los astilleros guipuzcoanos Karrpard que acometieron su construcción, sorprendieron incluso al propio Willam Fife III, uno de los mejores diseñadores y constructores del momento, por la gran calidad obtenida en una construcción tan difícil y compleja. El rey fue armador de 5 Hispanias mas, si bien éstos fueron de la clase 8M JI y de ellos, desafortunadamente, solo se conserva a flote el *Hispania IV*. Espero y deseo que la recuperación de este legendario 15M JI sea una realidad y que esta vez sepamos hacer quizá lo más difícil: mantenerlo."

Luis Touron Figueroa - Presidente AGABACE y Vicepresidente AEBEC - Autor del libro: Los Barcos del rey Alfonso XIII

"It is disheartening to think that after the incredible accomplishment of recovering King Alfonso XIII's 15mR *Hispania* in 2004, with significant human effort and considerable economic cost, she could once again be in danger of being lost. I believe that the historical, heritage, and cultural value of this extraordinary boat, the flagship of the Spanish racing fleet at the beginning of the 20th century, is more than enough reason to promptly undertake her recovery once more. Her owner, King Alfonso XIII, wanted her to be built in Spain, despite the tremendous difficulty this entailed. The Guipuzcoan shipyard Karrpard, which undertook her construction, even surprised William Fife III, one of the best designers and builders of the time, with the high quality achieved in such a difficult and complex construction. The king also owned five more Hispanias, although these were in the 8mR class, and unfortunately, only the Hispania IV remains afloat today. I hope and wish for the recovery of this legendary 15mR to become a reality, and that this time, we can perhaps accomplish the most difficult task: maintaining it."

Luis Touron Figueroa - President of AGABACE and Vice President of AEBEC - Author of the book: The Boats of King Alfonso XIII

"Hay que salvar al *Hispania* por muchas razones, pero sobre todo por ser el primer barco de alta competición a nivel internacional que existió en España, a través del cual la Familia Real comenzó a utilizar la vela como embajadora de nuestro país en el extranjero. Este hecho ha continuado a lo largo del tiempo, siendo el primer precursor de la potencia que somos, hoy en día, en este deporte a nivel internacional. Además, por su belleza y elegancia, que hace que los que hemos tenido la suerte de haber navegado en él no olvidemos nunca tan impactante

experiencia, Creo, sinceramente, que es el mejor barco de regatas bajo pabellón español."

Valle de la Riva - Presidenta de Puerto Sherry

"We must save the *Hispania* for many reasons, but above all because she was the first high-level international competition boat that existed in Spain, through which the Royal Family began to use sailing as an ambassador for Spain abroad. This legacy has endured over the years, establishing her as the first forerunner of the strength we now exhibit in this sport globally. Moreover, her beauty and elegance make those of us who have been fortunate enough to have sailed on her never forget such a striking experience. I sincerely believe she is the best racing boat under the Spanish flag."

Valle de la Riva - President of Puerto Sherry