

REAL FUNDACIÓN HISPANIA DE BARCOS DE ÉPOCA



D10 Lady Anne, D5 Hispania y D1 Mariska, 2014.



Hispania convertido en vivienda, 1999.

La Fundación Hispania de Barcos de Época (en adelante F.H.), reconocida por Orden Ministerial de 26 de noviembre de 1997, quedó inscrita en el Registro de Fundaciones Culturales con el número 475.

Desde el principio el Patronato desplegó una dinámica y efectiva actividad para la captación de recursos, que permitiesen la restauración de los yates HISPANIA y GIRALDILLA, así como la celebración anual de la Regata Trofeo Almirante Conde de Barcelona, que comienza en 1984 bajo la inspiración de S.A.R. Don Juan de Borbón Conde de Barcelona y finaliza en su 30 edición el año 2014.

En 1999 recibe el HISPANIA donado por los Sres. Don Emilio Espinosa Marín y Don José Ramón Bono Seró, Presidente y Patrono respectivamente de la F.H., quienes junto con el Patrono Sr. Don Jonathan Syrett lo habían descubierto, semi enterrado en el fango en la desembocadura del Támesis West Mersea, convertido en vivienda de un anciano marinero.

En 2000 lo traslada en gabarra hasta el Astillero Fairlie Restorations Ltd., Port Hamble, Hampshire, UK, donde se acomete la reconstrucción del casco y cubierta.



EL JEFE DE LA CASA DE
S. M. EL REY

bo.
060/07

S.M. el Rey, accediendo a la petición que tan amablemente Le ha sido formulada, ha tenido a bien conceder el Título de

REAL

a la **"FUNDACIÓN HISPANIA DE BARCOS DE ÉPOCA"**.

Lo que me complace participarle para su conocimiento y efectos.

PALACIO DE LA ZARZUELA, 17 de febrero de 2007

EL JEFE DE LA CASA DE S.M. EL REY,

SEÑOR PRESIDENTE DE LA FUNDACIÓN HISPANIA DE BARCOS DE ÉPOCA,

BARCELONA

En 2002 adquiere el GIRALDILLA, que fue propiedad de S.A.R. Don Juan De Borbón Conde de Barcelona, abandonado en el Puerto deportivo de Cascais y lo traslada a Cartagena para su completa reparación.

En 2004 el GIRALDILLA comienza a participar en regatas ininterrumpidamente hasta 2009, logrando numerosos trofeos.

En 2006 traslada el HISPANIA a Astilleros de Mallorca, S.A. para la terminación del barco.

El 19 de febrero de 2007 S.M. el Rey concede, a la Fundación Hispania, el Título de REAL, pasando a denominarse Real Fundación Hispania de Barcos de Época (en adelante R.F.H.).

En 2007 la R.F.H. presenta el HISPANIA ya arbolado en la Regata Trofeo Almirante Conde de Barcelona.

En 2008 la Gran Recesión de Estados Unidos sumerge a España en una brutal crisis que perdura hasta 2014. Con ella se desvanecen las aportaciones Institucionales, Empresariales y Privadas que venía recibiendo, viéndose en la imposibilidad de afrontar las últimas facturas de Astilleros de Mallorca, S.A.



Hispania, 2010.

En 2009 Astilleros de Mallorca, S.A. acuciada por la necesidad de recuperar la cantidad adeudada por la R.F.H. insta la subasta pública del HISPANIA.

En 2010 la Real Fundación Hispania alcanza un acuerdo de cesión de uso de ambos barcos con la Fundación Isla Ebusitana, a cambio de liquidar la deuda pendiente con Astilleros de Mallorca, S.A.

La Fundación Isla Ebusitana termina los últimos detalles de restauración.

En 2011 el HISPANIA comienza a participar en las regatas anuales de la JI Clase 15m., junto con el TUIGA, LADY ANNE y MARISKA, actividad que mantiene hasta 2017.

En 2016 el GIRALDILLA reanuda su participación en regatas que mantiene sin interrupción hasta el presente, consiguiendo un extraordinario palmarés en el circuito de barcos clásicos: Palma de Mallorca, Mahón, Mónaco, Cannes y Puerto Sherry.

En 2017, dados los reiterados incumplimientos del contrato de cesión de uso por parte de la Fundación Isla Ebusitana a lo largo del periodo 2012-2017, la R.F.H. presenta demanda ante el Juzgado solicitando la rescisión del contrato de cesión uso.



Estado del Hispania, noviembre 2022.

En junio de 2018 la Fundación Isla Ebusitana abandona el HISPANIA.

En 2019 el Juzgado dicta sentencia por la que declara resuelto el contrato de cesión de uso.

En 2022 la Real Fundación Hispania de Barcos de Época consigue hacer efectiva la posesión del HISPANIA. El Hispania se encuentra sin daños estructurales pero necesitado de un nuevo mastelero, una profunda revisión de la jarcia y reparaciones cosméticas.

En este mismo año la R.F.H. llega a un acuerdo con Marina Puerto de Santa María, S.A. para la cesión de uso del GIRALDILLA.

Es el propósito del Patronato recabar ayuda financiera para la ejecución de las labores que permitan dejar el HISPANIA en condiciones de participar en regatas, sin descartar una posible cesión de uso.

EL GIRALDILLA



Año 2012.

EL HISPANIA



Año 2012.

EL YATE HISPANIA



Hispania y Tuiga, 1912.



El HISPANIA es un balandro de regatas de 23,22m. de eslora, 4,12m. de manga y 2,87m. de calado, diseñado por el legendario arquitecto naval escocés William Fife III bajo la regla JI Clase 15m.

En 1908 S.M. el Rey Alfonso XIII fue invitado al Royal Yacht Squadron Club presenciando la regata internacional. Volvió a España convencido de que su país debía estar presente en esos acontecimientos náuticos que venían celebrándose en aguas de Gran Bretaña, Francia y Alemania.

Ese mismo año S.M. encarga a William Fife III el diseño de un balandro de regatas JI Clase 15m. con el nombre de HISPANIA, confiando a los Astilleros Karrpard, de Pasajes de San Pedro, Guipúzcoa, su construcción.

Paralelamente;

El Duque de Medinaceli encarga a William Fife III el diseño y construcción de un balandro de la misma clase, al que bautiza con el nombre de TUIGA.

El Marqués de Cubas solicita al arquitecto naval francés Joseph Guedón el diseño de otro 15m. que se llamará ENCARNITA, encargando su construcción a los Astilleros Karrpard.



S.M. el Rey Alfonso XIII en los Astilleros Karrpard, Pasajes 1909.

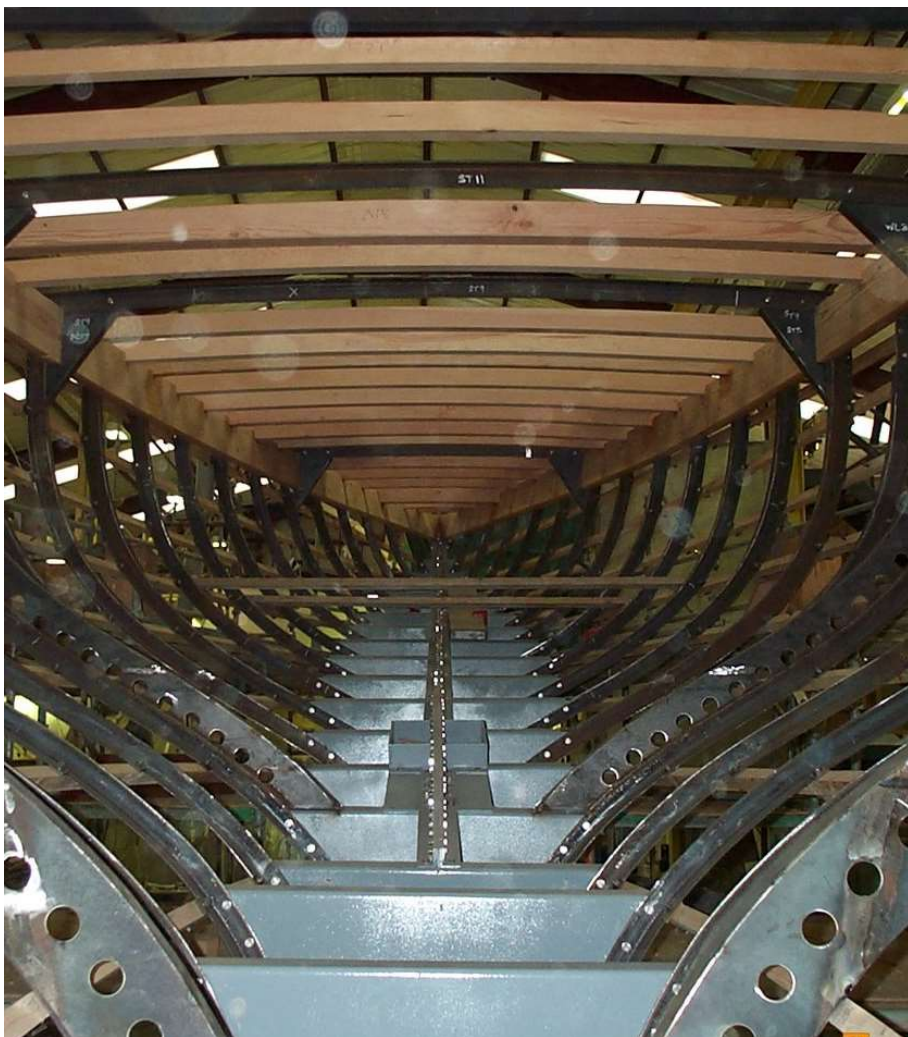
El Marqués de Comillas se hace con el 15m., SHIMNA al que renombra SLEC.

En el verano de 1909 se celebra en Cowes la primera competición de la JI Clase 15m. en la que participan ocho barcos, entre ellos el del Rey de Inglaterra Eduardo VII, del Káiser Guillermo II y del Zar Nicolás II. El HISPANIA, patroneado por Claudio Alvargonzález (segundo comandante del yate real GIRALDA), venció en tres de las mangas obteniendo dos de los más importantes trofeos.

A partir de esta experiencia el HISPANIA no se perdió casi ninguna de las regatas que se celebraron en las costas cantábricas y atlánticas españolas.

En 1911 se celebró en Inglaterra el primer Festival Europeo de Regatas, de nuevo el HISPANIA obtuvo el primer premio de la Clase 15m.

Después de ganar numerosas regatas en España y Francia, la Primera Guerra Mundial interrumpió las competiciones. En 1915 fue adquirido por un armador del R.U., en 1916 por un noruego, en 1924 lo adquirió otro armador del R.U., en 1930 lo compró un armador francés, en 1931 de nuevo volvió al R.U., en 1936 fue abandonado. La Marina Inglesa lo



Hispania, Fairlie Restorations, 2000.

incautó y todos los metales de a bordo, incluso la quilla de plomo, fueron requisados para ser fundidos como material de guerra.

En 1998 el presidente del Patronato de la Fundación Hispania de Barcos de Época Sr. Don Emilio Espinosa, junto con los Patronos Sres. Don José Ramón Bono y Don Jonathan Syrett, alertados por el historiador naval británico William Collier, descubren el HISPANIA en un playazo de West Mersea, al sureste de Inglaterra, utilizado como vivienda en unas condiciones deplorables semihundido en el fango.

En 1999 el Sr. Espinosa y el Sr. Bono lo adquieren para posteriormente donarlo a la Fundación Hispania de Barcos de Época.

En el año 2004 comienza la restauración del casco y cubierta en Fairlie Restorations, Port Hamble, R.U., en enero 2006 se traslada a Astilleros de Mallorca, S.A. para su terminación (Arboladura, Jarcia, Acastillaje, Lumbreras, Tambuchos, Interiores, Pintura, Barnices, Electricidad y Maquinaria) que culmina en 2010 con una perfección y fidelidad absoluta.

En 2010, la Real Fundación Hispania de Barcos de Época cede el uso del Hispania por el periodo de 10 años a la Fundación Isla Ebusitana.



D5 Hispania y D1 Mariska, 2012.

Esta Fundación termina de poner a punto el barco para poder participar en regatas.

De las 20 unidades de la Clase JI 15m. que se construyeron, los únicos cuatro barcos que sobreviven son:

TUIGA, adquirido y restaurado por el Yacht Club de Mónaco a instancias de S.A.S. Príncipe soberano Alberto II de Mónaco quien con frecuencia empuña la caña.

LADY ANNE, adquirido y restaurado por una sociedad de los Sres. Botín. Habitualmente el Sr. Don Gonzalo Botín empuña la caña.

MARISKA adquirido y restaurado por el suizo M. Cristian Niels.

HISPANIA, propiedad de la Real Fundación Hispania de Barcos de Época.

Este cuarteto compite ininterrumpidamente entre 2012 y 2017 en las regatas de Clase celebradas en Puerto Sherry, Mónaco, Portofino, Palma de Mallorca y Saint-Tropez.

En 2018 la Fundación Isla Ebusitana abandona el barco y se desentiende definitivamente de él.



S.M. el Rey Alfonso XIII a la caña del Hispania, 1909.

En junio de 2022, tras un largo proceso judicial, la R.F.H. recupera la plena posesión del HISPANIA.

El historial deportivo del HISPANIA es realmente destacado, los cuatro barcos que componen la Clase JI 15m. son la cúspide de la navegación deportiva, atrayendo la admiración de todos los medios, así como el interés de todos los organizadores de Regatas por que acepten participar en ellas.

Estos cuatro barcos se han federado en la 15 Meter Class Association con el fin de coordinar sus programas de entrenamiento y regatear en un circuito común para la conquista del muy codiciado "15 Meter Class Annual Trophy" organizado por ROLEX.

Los miembros de la Asociación Clase 15m. están deseando que el HISPANIA se incorpore al circuito de regatas lo antes posible.

De nuevo la R.F.H. emprende la misión de recabar fondos para acometer los trabajos necesarios a fin de dejar el HISPANIA en condiciones de participar en las 4 regatas "Trofeo Anual de la Clase 15m".

ESTADO EN EL QUE SE ENCUENTRA EL HISPANIA A NOVIEMBRE 2022



Estado del Hispania a noviembre 2022.



Estado del Hispania a noviembre 2022.

Como resultado de los cuatro años de abandono por la Fundación Isla Ebusitana, el barco tiene síntomas de pudrición en la parte inferior del mastelero y en la parte superior del palo macho, la cubierta debe de ser re-calafateada en algunas zonas, la jarcia firme y de labor debe de ser sustituida, es preciso revisar a fondo todo el acastillaje, motor, electricidad, pintar casco y barnizar exterior e interiormente.

El HISPANIA se encuentra amarrado en un abrigado atraque, con todos sus apéndices cuidadosamente desmontados y convenientemente estibados en un almacén junto con todas sus pertenencias.

ACTUACIONES A EMPRENDER Y SUS COSTES, en €:

Desarbolar el mastelero	1.500
Puesta en servicio del motor	500
Izada y botadura a varadero + 5 días estancia	2.500



Estado del Hispania a noviembre 2022.

Revisión grifos de fondo	
Limpieza de obra viva y aplicación de antifouling	
Sustitución de baterías	
Revisión de bombas de achique	
Puesta en servicio de luces de navegación	
Puesta en servicio de electrónica	
Instalación de velas de fortuna	20.000
Posible traslado en navegación al astillero	20.000
Varada, botadura y estadía de 210 días	16.700
Carpa y andamio durante 210 días.....	25.800
Desarbolado y arbolado de palo macho	6.000
Arbolado de mastelero	3.000
Un director de proyecto durante 1.120 h	33.600



Estado del Hispania a noviembre 2022.

Un maestro carpintero de ribera, 1.120 h.....	24.640
5 oficiales durante 1.120 h.....	100.800
Materiales y herramientas.....	40.000
Collars, 2 masteleros nuevos.....	12.000
Amazing Riggings, Jarcia firme y de labor	40.100
Masillado y pintura del casco.....	60.000
TOTAL	407.140

Información y Contacto

Datos de contacto: vicepresidente@fundacionhispania.org

Relaciones Internacionales: jonathan.syrett@hamilton-connections.com

www.fundacionhispania.org



D10 Lady Anne, D5 Hispania, D1 Mariska y D3 Tuiga. Golfo de Saint-Tropez 2013.