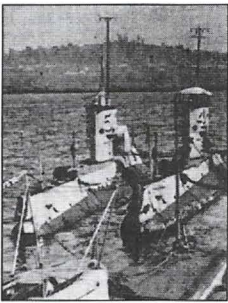




## PRISIONEROS BAJO EL AGUA: EL HUNDIMIENTO DEL SUBMARINO H-3

*Julio Allard Pinto\**



Durante el año 1919, los submarinos continuaron sus programas de instrucción. Por primera vez se experimentó el primer accidente grave en uno de ellos: el H-3, comandado por Arístides del

Solar. Se produjo una falla mientras se efectuaba una sumersión, debido a que quedó abierta una de las válvulas del sistema de ventilación de baterías de popa, por donde se precipitó el agua. Al sumergirse el buque, se inundó el compartimiento de baterías de popa, siendo inútiles los esfuerzos que se hicieron a bordo para contrarrestar el paso del agua que entraba al interior.

El submarino se fue al fondo a unos 16 metros de profundidad. Por su parte, la torpedera que lo convoyaba, al mando de Errázuriz, de inmediato se percató del accidente y, en el acto, izó las señales de auxilio. Tanto desde la Base, como de la Escuela de Torpedos, acudieron al lugar del accidente, siendo nuestro submarino, el H-5 el primero en llegar. El buzo de la Escuela de Torpedos que bajó rápidamente, desenredó la boya con la línea telefónica que se había desprendido y, de inmediato, pudimos ponernos en comunicaciones.

Entonces, personalmente hablé con el Teniente Mira, quien me comunicó que

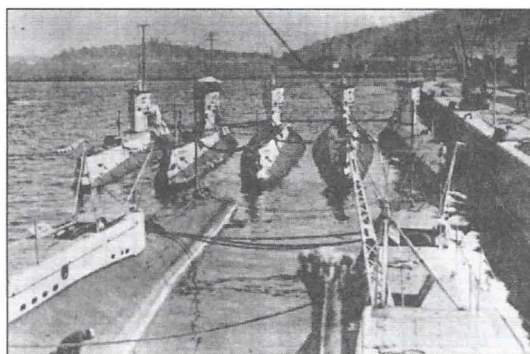
tenían completamente inundado el compartimiento de baterías de popa, el departamento de máquinas y parcialmente el compartimiento central. En el intertanto, toda la tripulación del submarino se encontraba en el compartimiento de baterías de proa. Posteriormente, se les comunicó que de inmediato empezarían los trabajos de reflotarlos, maniobra que se le encomendó al Comandante de la Escuela de Torpedos, Capitán Enrique Spoerer. Esta fue la última comunicación que se tuvo, pues desgraciadamente uno de los remolcadores que llegó a ese lugar, cortó la boya durante una de las maniobras que realizaba.

Entonces, se consideró que levantando la proa del submarino hasta que asomara los tubos de torpedo o la escotilla de compartimientos de proa, podría escapar la tripulación. Para esto se colocó la primera grúa que estuvo lista, correspondiendo a la pluma de 60 toneladas. Convenientemente, y con la ayuda de buzos, se pasó una onda por debajo de la parte de proa de la quilla del submarino, la que se enganchó al aparejo de la grúa. Posteriormente, se comenzó a izar poco a poco, consiguiéndose que la proa del submarino se desprendiera del fango. Cuando la proa estaba cerca de la superficie del agua, se cortó el aparejo de la pluma y el submarino volvió su proa nuevamente al fondo. Deben haber sido momentos terribles para la tripulación, al sentirse nuevamente volver la fondo. Habían transcurrido ya unas tres

\* Vicealmirante. Q.E.P.D. Colaboración de la Escuela de Submarinos.

horas desde el accidente y los elementos de salvataje continuaban llegando alrededor del submarino. De repente, salía a la superficie gran cantidad de burbujas de aire provenientes de la renovación que hacían de este vital elemento dentro de él, el que provenía de la reserva que existía en los acumuladores. Disponiendo ahora de la gran grúa de 180 toneladas, de la pluma y de un grueso remolque de alambre que buzos pasaron al submarino, el esfuerzo combinado de las dos grúas logró levantar la proa del submarino, hasta que apareció la escotilla del compartimiento de proa, el que fue abierto desde el interior del submarino, comenzando a salir la tripulación a través de un orificio. Habían pasado más de siete horas "Prisioneros bajo el agua" y en una situación muy peligrosa, pues el agua que se filtraba desde el compartimiento central, podía inundar el compartimiento de baterías de proa y el desprendimiento de gas cloro les habría producido la muerte. El último en abandonar el submarino fue el Comandante Arístides del Solar, quien al salir a la cubierta lanzó un vibrante ¡Viva Chile! La expresión de Arístides fue la demostración de su férrea personalidad, la que tanto lo distinguió como Oficial de Marina. Se había conseguido salvar a toda la tripulación, pero los perjuicios materiales fueron grandes para el H-3: se había inutilizado toda la batería y el agua salada dañó todos los motores y aparatos eléctricos. Es interesante anotar que este submarino era el H-13 de los construidos para Inglaterra, número fatal de los supersticiosos.

La causa precisa del accidente fue la siguiente: el operador encargado de cerrar la válvula de ventilación de la batería de popa era nuevo a bordo, y estas válvulas se cierran a la izquierda, al revés de lo común, de manera que en lugar de cerrarla, la abrió totalmente y le aplicó toda su fuerza para asegurar mejor su cometido. Cuando el 2º Comandante



*Submarinos tipo "H".*

Teniente Mira le pasó revista al cierre de las válvulas, aquella estaba tan apretada que creyó que estaba cerrada al hacer el correcto esfuerzo de apriete; pero, aún si la válvula queda abierta, existe una segunda de seguridad, la que se cierra sola con la entrada de agua y aquí viene la doble fatalidad, esta válvula había sido recorrida el día anterior y la manilla con la que se le puede maniobrar a mano desde el interior del submarino, quedó colocada en tal forma, que el mango de la manilla tocaba el cielo del Departamento antes de cerrarse, cuando la acción del agua actuaba sobre la válvula. Fue así que cuando entró el agua, la válvula no se cerró, porque la manilla mal colocada en el interior del submarino no se lo permitía. Es casi imposible concebir tan fatales coincidencias.

Tanto el submarino como las grúas que lo sostenían fueron remolcados a las inmediaciones de la dársena, en donde fue achicado, procediéndose de inmediato a retirar todo su armamento para ser recorrido, en especial aquel dañado por la inundación. Asimismo, se debió reparar y adquirir aquel que quedó inutilizado. Demás está decir, que las pérdidas fueron cuantiosas y pasaron años antes de que este buque quedara en condiciones de entrar nuevamente al servicio.

\* \* \*