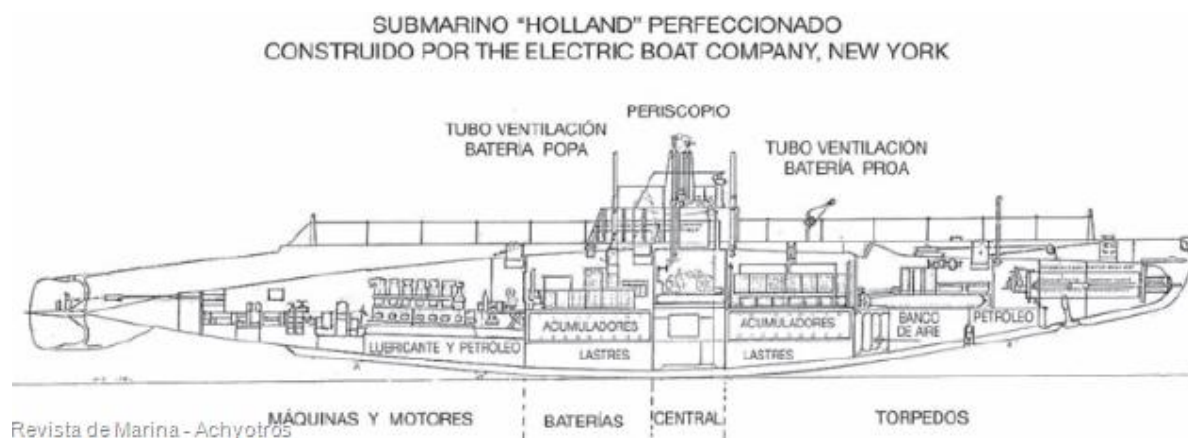


## RECORDANDO EL RESCATE DEL SUBMARINO CHILENO H3 RUCUMILLA, 2 DE JUNIO DE 1919

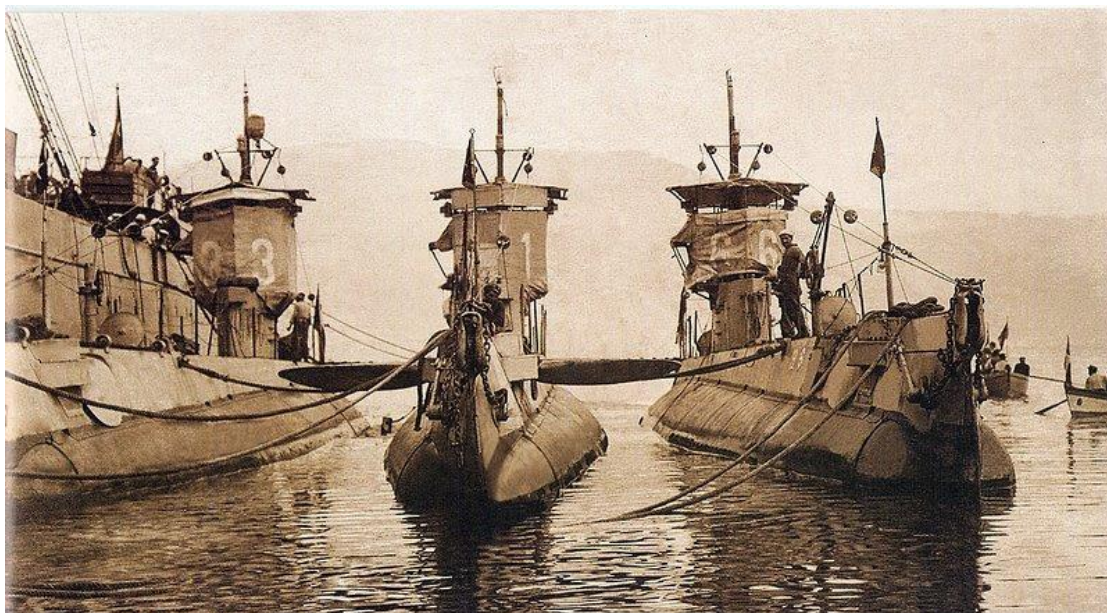
Por Carlos Martín Fritz

Después de la fallida negociación para la adquisición de los submarinos Iquique y Antofagasta, vendidos furtivamente por el fabricante, la noche del 4 al 5 de agosto de 1914 a Canadá, cuando ya las dotaciones chilenas habían iniciado las pruebas de aceptación, se hizo más sensible tanto para la Armada como para la ciudadanía, la necesidad de que el país, a la brevedad, tuviera este tipo de buques.

El comienzo de una guerra en la que se involucrarían las naciones más poderosas de esos años, hacía casi imposible encontrar disponibles en el mercado estas unidades, por las cuales todas las marinas tenían gran interés. Sin embargo, por este mismo motivo, Chile puede acceder fortuitamente a seis submarinos, de diez que Inglaterra había mandado a construir en Fore River Shipbuilding Company en Quince, Massachussetts, pero que no podía sacar de Estados Unidos, por la condición de neutralidad en el conflicto, que tenía esta última nación en ese momento.

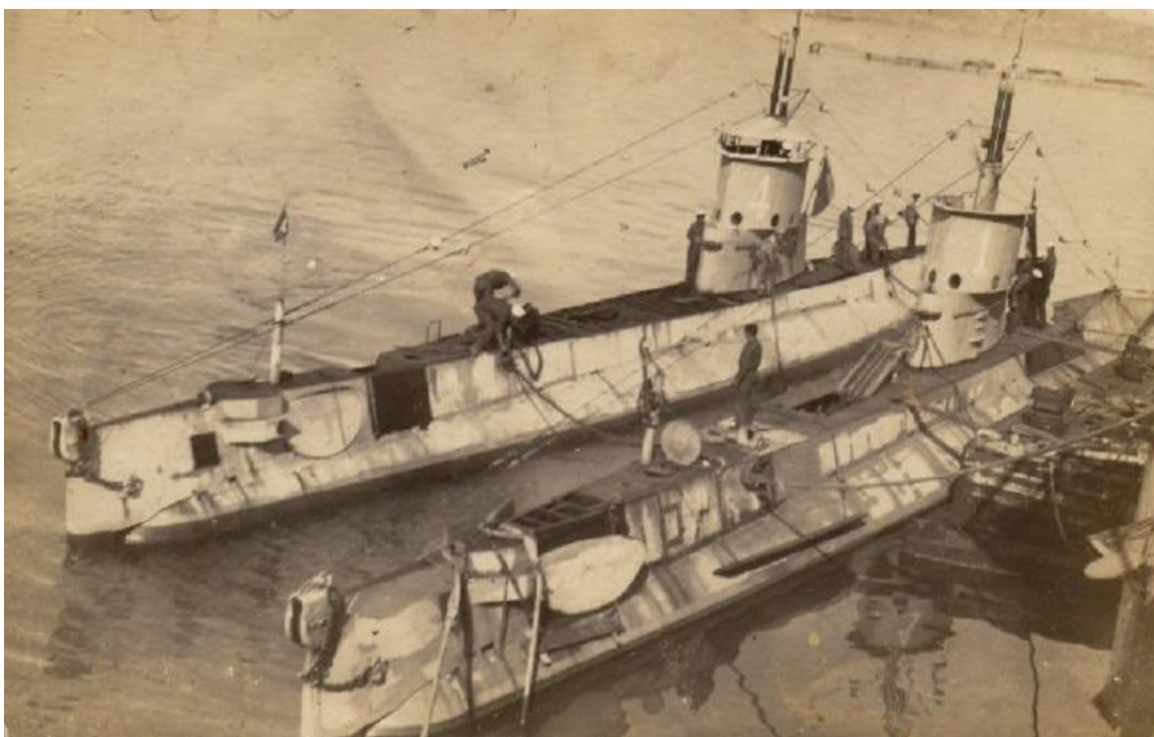


Estas unidades que habían sido terminadas en diciembre de 1915, fueron dejadas en custodia, entre comillas, porque en realidad fueron internadas en el Arsenal Naval de Boston. La reticencia de Estados Unidos de involucrarse en la guerra, hacía muy difícil para Inglaterra disponer de estos submarinos. En esta situación, nuestro Embajador en Londres, don Agustín Edwards Mc Clure, hace las gestiones para que este país ceda a Chile cinco submarinos en compensación por la requisición de los buques que la Armada de Chile construía en astilleros ingleses.



H3, H1 y H6

Las gestiones fueron exitosas, más aún, Chile tuvo la oportunidad de adquirir un sexto y en los primeros días de julio de 1917, fue izado en Boston el pabellón nacional en los seis submarinos, los que recibieron la designación de H-1 hasta H-6.



H1 y H4

Estos submarinos habían sido diseñados por Holland Torpedo Boat Co., subsidiaria de la Electric Boat Co. Eran submarinos de casco simple remachado, con los lastres y estanques dentro del casco de presión. Interiormente estaban divididos en cuatro departamentos. Tenían cuatro tubos lanzatorpedos de 18 pulgadas y cunas para torpedos de recarga, que también eran cuatro. Un desplazamiento en superficie de 356 toneladas y 434 sumergido, con una eslora máxima de 45,8 metros. La profundidad operativa era de 100 pies, aunque la máxima se había fijado en 180. Su dotación era de 22 hombres, después se aumentó a 23 y 24. . Inglaterra además de estos diez submarinos adquiridos en Estados Unidos, construyó simultáneamente diez en Canadá y posteriormente 32 en sus propios astilleros, los cuales recibieron importantes modificaciones, como dotarlos de tubos lanzatorpedos de 21 pulgadas, artillarlos con un pequeño cañón y aumentar la potencia de sus máquinas. También fueron mejorados el puente y la superestructura. En la Primera Guerra Mundial las operaciones submarinas británicas gravitaron principalmente en estas unidades.

El 28 de marzo de 1918, zarpa de New London la flotilla compuesta por el crucero Chacabuco, transporte Angamos y los seis submarinos hacia la patria, en una larga travesía no exenta de problemas antes de arribar a Valparaíso, el 20 de julio de 1918, donde recibieron una bienvenida apoteósica. Según antecedentes, las fiestas que se realizaron en aquella ocasión, superaron con creces a las que se efectuaron con motivo del Centenario de la Independencia.

La flotilla recalca finalmente en Talcahuano al mediodía del 27 de julio, donde todavía se preparaba una dársena con las instalaciones necesarias para apoyar a estos buques tan especiales. Pero si aún no estaban dadas las condiciones materiales para mantener con seguridad estas unidades, en lo operativo las cosas no eran mejores. Pronto se hizo sentir la falta de especialistas para efectuar relevos en las dotaciones. Los submarinos fueron asignados el 2 de septiembre de 1918 a la Dirección de Artillería y Fortificaciones, permaneciendo sin actividades desde su recalada a Talcahuano hasta octubre de ese mismo año, ya que todos fueron sometidos a un plan de automantenimiento simultáneo, el que incluyó una carena completa para cada unidad.

De los seis submarinos, el H-3 afrontará en su vida operativa situaciones poco comunes. Su primer Comandante fue el Capitán de Corbeta Arístides Del Solar Morel, oficial que había egresado de la Escuela Naval el 7 de enero de 1901, iniciando una carrera naval identificada por estar casi permanentemente embarcado, cumpliendo comisiones por el litoral del país y cruceros por el extranjero. Había cursado Torpedos y fue instructor de esa especialidad.

Al poco tiempo de estar operando, el comandante del H-3, igual que los comandantes de los otros submarinos, notó con intranquilidad, que se estaban ordenando relevos de la dotación sin dar el tiempo necesario para preparar convenientemente a los que llegaban y en casos extremos hasta sin designar el relevo. El personal electricista, era crítico en estas condiciones. El 11 de diciembre de 1918, el comandante Del Solar da cuenta por oficio al

Jefe de Armas Submarinas de la Dirección de Artillería y Fortificaciones, que este tipo de transbordos lesionaba la seguridad operativa del submarino y solicita que a lo menos se designen oportunamente los reemplazantes. A pesar de todo debe seguir operando.

Así se llega al 2 de junio de 1919. En la mañana de ese día, el H-3 zarpa desde la dársena para dirigirse a la cancha de entrenamiento, situada a unos mil metros del cabezo del muelle de lanzamiento de torpedos. Iba escoltado por el patrullero Contreras, y las condiciones de tiempo, mar, viento y visibilidad eran excelentes. A la cuadra del dique seco Nº 1, el Comandante dio la orden de alistarse para sumergirse y cambiar la ventilación de las baterías al interior. La dotación tomó los puestos asignados para este zafarrancho, quedando en cubierta solamente el Comandante Del Solar y el Segundo Comandante Teniente 1º Horacio Mira Avendaño, de quien es oportuno recordar que tenía este cargo desde el izamiento del pabellón a este submarino en Estados Unidos. El Teniente Mira al verificar el cumplimiento de la orden, constató que el ventilador de la batería de popa estaba cerrado, pero no así el de proa, información que dio al Comandante quien ordenó nuevamente, cambiar la ventilación al interior. Ahora el Teniente Mira verificó cerrada la válvula de ventilación de la batería de proa, reportando esta situación. Constatado lo anterior, se paró la máquina, a la cuadra de la boya NW del bajo Belén y el 2º Comandante bajó de cubierta por la escotilla del departamento de máquina, ordenando cerrarla. A continuación el ingeniero le informó: “tener las máquinas aseguradas y el departamento listo para sumergirse”.

De acuerdo con el procedimiento, la sumergida comenzó colocando 8.000 libras de agua en el estanque auxiliar, inundando el estanque regulador y echando fuera (zallando) los hidroplanos de proa. Se continuó inundando los lastres 1 y 4, además de los tubos lanza torpedos y poco después los lastres 2 y 3, para finalmente colocar 4.000 libras de agua en el estiba de proa. El submarino comenzó a sumergirse de inmediato levemente sentado a popa y a una velocidad que sorprendió al Comandante.

Esto indicaba, sin dudas, algo anormal: el buque estaba más pesado que de costumbre y mientras el Comandante indagaba las causas, vio caer un chorro de agua por el ventilador de la batería de popa con un gran desprendimiento de gas de cloro, que hizo desde el primer momento irrespirable el lugar. Eran las 09:45 horas. De inmediato se soplaron todos los lastres posibles, desgraciadamente éstos estaban con los desahogos abiertos porque según procedimiento se cerraban cuando el reloj de profundidad indicaba cinco pies. El Comandante enfrentó el dilema de ordenar abandonar inmediatamente el sector amagado, para evitar que el cloro invadiera al resto del submarino o tratar de resistir en esas condiciones, para intentar el cierre de la válvula que estaba abierta. Optó por lo primero, ordenando abandonar el departamento de máquinas y de baterías de popa; cumplido lo cual se cerró la puerta estanca con el central.

Se continuó soplando todos los estanques posibles, es decir el 1, 2, tubos lanzatorpedos, estiba de proa, auxiliar y regulador. Durante esta operación la luz comenzó a debilitarse y fuertes emanaciones de gas se filtraban hacia el central, haciendo irrespirable también el

ambiente de este departamento. Con esta maniobra el buque comenzó a subir de proa hasta alcanzar 10 pies de profundidad, pero luego comenzó a descender hasta 33 pies, que fue la última lectura posible de constatar, antes que todos debieran abandonar también el central. En apresurada maniobra cerraron las inundaciones de los lastres y aseguraron las válvulas de aire.

Toda la dotación luchaba ahora por su supervivencia en el departamento de torpedos, en la más absoluta oscuridad y privados de todo elemento de achique. Pero en la seguridad de que estaban en poco fondo, mantuvieron la esperanza de recibir socorro del exterior y enfrentaron la emergencia con “calma y resignación”, según las propias palabras del Comandante. Entretanto, el Comandante del patrullero Contreras, Teniente Enrique Errázuriz Uribe, oficial que tenía experiencia en operaciones de submarino ya que viajó también a Estados Unidos como oficial de reserva de las dotaciones de éstos y recibió el entrenamiento pertinente, de inmediato consideró anormales las condiciones de la sumergida, arrió un bote para marcar el lugar con un boyarín, y dio la alarma por todos los medios disponibles. A partir de las 11:00 horas, la situación de supervivencia de la dotación, comenzó a complicarse por filtraciones de gas desde el central al departamento de torpedos a través de las pasadas de cables del oscilador. A oscuras, el lugar de las filtraciones sólo era posible detectarlas por el ruido y para contenerla, no tenían otro elemento, que trozos de sus ropas.

El submarino había largado de inmediato la boya telefónica para establecer contacto con el exterior, comunicación que no fue posible, durante aproximadamente media hora de esfuerzos, por lo que creyendo que el teléfono estaba malo no continuaron con este intento. En realidad, el teléfono se había atascado por la inclinación del submarino, lo que solucionaron los buzos que llegaron a trabajar en el lugar. Entonces, alrededor de las doce horas, se ordenó al submarino H-2, que transmitiera por su oscilador la señal: “H-3 atiende teléfono”, que fue de inmediato captada por la dotación siniestrada, iniciándose de inmediato el tan esperado contacto. La comunicación se estableció entre el Teniente Mira y el Capitán Spoerer en la superficie, con un breve informe de lo sucedido y de la conveniencia de levantar la proa del submarino porque toda la tripulación estaba refugiada en el departamento de torpedos, indicando además, que los gases comenzaban a filtrarse hacia ese lugar. Alcanzaron a recibir la información de que las grúas ya venían para ejecutar la maniobra antes de que el teléfono dejara de funcionar para siempre. Un remolcador que trabajaba en el salvataje había, desafortunadamente, cortado el cable del sistema.

El aire se renovaba periódicamente, maniobra que era ejecutada personalmente por el Comandante, en tanto que el Teniente Mira dirigía la faena de achique, “que a cada instante se hacía más necesaria y penosa”, tratando que el agua no entrara al pozo de los acumuladores, para evitar una nueva fuente de producción de gas, que sin duda no habrían podido resistir. La atmósfera pesada y enrarecida producía tos, debiendo el Comandante dar la orden de contenerla, “orden que se obedeció con estoica resignación”.

El silencio del interior sólo era interrumpido por el achique, la renovación del aire y el ruido de las cadenas de la maniobra de salvataje en el exterior.

El buzo Morales de la Escuela de Torpedos ubicó al submarino y marcó con boyarines la situación de la proa y la popa del H-3, para facilitar los trabajos de salvamento, informando que el submarino estaba adrizado con la proa levantada y las hélices y timones de popa hundidos en el fango. De inmediato se tomó la decisión de levantar la proa del submarino haciendo pivote en la popa, aprovechando la relación que había entre la profundidad, 16 metros y la eslora del buque que era de 45,8 metros. En un primer intento se trató de levantar la proa del submarino con las grúas de 60 y de 30 toneladas, valiéndose de cadenas para efectuar esta operación, logrando llegar a tener parte de la proa fuera del agua, antes que fallara un eslabón de la cadena, frustrando este esfuerzo. Alrededor de las 14:00 horas, llegó al área la grúa de 180 toneladas, que se encontraba en reparaciones, por lo que hubo de ser puesta en servicio en condiciones de emergencia. Esta grúa se ubicó por la proa del submarino mientras la de 60 toneladas lo hizo por estribor y la de 30 por babor. Sin pérdidas de tiempo, se inició el trabajo con la participación de las tres grúas en forma simultánea. La grúa de 180, tomó un estrobo de cadena que se había pasado con la ayuda de las otras dos grúas alrededor del submarino inmediatamente a popa de los hidroplanos, la de 60 tomó también un estrobo de cadena hecho firme al caperol y la de 30, a una ligada de alambre flexible que se había pasado por el escobén y el ojo del remolque.

En esta maniobra, se requirió asegurar el cuadernal de la grúa de 180 con las pernadas de cadenas, operación de alto riesgo, para lo cual se pidió un voluntario, presentándose de inmediato un joven de 20 años, llamado Eucarpio Muñoz, que cumplió su peligrosa misión exitosamente. Este acto de particular arrojo mereció las inmediatas felicitaciones del encargado de la maniobra, el que le preguntó, al muchacho, de qué repartición era, recibiendo como respuesta y con gran humildad: “yo no soy de la Marina y me metí aquí porque quería ayudar a mis compatriotas”. Pero eso no era todo, el muchacho además estaba cesante, por lo que se le concedió un puesto de trabajo en el Arsenal.

Con el trabajo coordinado de las tres grúas y después de cuatro tentativas infructuosas, alrededor de las cinco de la tarde se logró tener la escotilla del departamento de torpedos fuera del agua y en condiciones de abrirla, lo que se comunicó por medio de golpes de martillo.

Esquema de la grúa que participó en el rescate del submarino H-3 “Rucumilla”.

Los primeros en salir fueron el Condestable Manuel Urbistondo Martínez y el Ingeniero de Cargo Julio Pinto Farías que presentaban serias complicaciones respiratorias por inhalación del gas, continuó luego el resto de la tripulación dando muestras de una asombrosa serenidad. Finalmente salió el Comandante Aristides Del Solar, quien lanzó un sonoro “Viva Chile”, que respondieron con tres “Hurras”, los tripulantes rescatados. Salvada la tripulación y considerando lo avanzado de la hora y condiciones variables de tiempo, se decidió postergar el rescate del submarino para el día siguiente, por lo cual se

dejó solamente a la grúa de 180 toneladas sosteniendo la proa del H-3 fuera del agua, y se reforzó convenientemente su maniobra de fondeo. El resto de los elementos de salvataje regresaron a puerto. Pero a medianoche, se cortaron las pernadas de cadena volviendo el submarino a su posición inicial.

Mirando el accidente desde otro punto de vista, se debe reconocer que la Armada retuvo cuanto pudo la noticia del accidente, aun cuando ya era de dominio público y figuraba como noticia de último minuto en las pizarras de los principales diarios. Un corresponsal de La Unión, envió desde Concepción el siguiente telegrama:

“Submarino H-3 comandado Arístides Del Solar, 24 hombres de tripulación, maniobrando esta mañana no pudiendo salir a flote hasta tres de la tarde. Estímase perdido”.

Por su parte el corresponsal de El Mercurio de Valparaíso informaba: “Preguntando Apostadero por noticias accidente contesta que nada puede informarse. Respecto reserva, tómase por la generalidad del público en sentido pesimista sobre la suerte de los naufragos”.

Este mismo diario en su edición vespertina, publicaba: (aquí cabe recordar que este diario hasta 1920, año en que apareció La Estrella, tenía dos ediciones diarias). “En círculos de la Marina, se duda de la veracidad de la noticia, que puede haber sido ocasionada por desconocimiento de las funciones que pueden desempeñar los submarinos”. A las 16:00 horas de ese mismo día, el secretario de la Dirección General de la Armada, informa que no se tenían noticias sobre el accidente. Pero poco después el Comandante en Jefe del Apostadero Naval de Talcahuano, anuncia: “El submarino H-3 salió a ejercicios esta mañana y se fue a fondo a las 10 horas en 9 metros de agua al NW del faro. Causa del accidente aún desconocida. El personal avisa por teléfono que está sin novedad. Con elementos disponibles de salvamento cuento salvar la tripulación antes amanecer. Fontaine”

Minutos después un segundo mensaje de la misma autoridad comunicaba: “A las 16:45 se salvó toda la gente submarino H-3. Ingeniero Pinto y Condestable Elizaldo medio asfixiados mejorando. Comandante Del Solar estima buque se inundó por ventilador balcón de popa. Espero mañana reflotar submarino y entrarlo inmediatamente a dique. Fontaine”

Aquí indudablemente hay una equivocación en la identidad del Condestable que era de apellido Urbistondo. El martes 3 de junio se iniciaron las actividades para rescatar al submarino, pasando cuatro vueltas de alambre alrededor del casco, aprovechando una muesca del casco en el sector del ancla de callampa. El miércoles se hizo un primer intento para reflotarlo, para lo cual la grúa de 180 toneladas tomó el alambre colocado el día anterior para levantar la proa, en tanto que las otras dos grúas intentaban levantar la popa, sin éxito.

Al otro día con la ayuda de dos pontones flotantes, de la empresa constructora del dique seco Nº 2, que se habían alistado convenientemente durante la noche, se procedió con la grúa de 180 a levantar la proa y traspasar la carga a los pontones. Después con las grúas de 180 y de 60 toneladas se levantó la popa, sin inconvenientes. Con el submarino suspendido por estos elementos, todo el sistema fue llevado con ayuda de remolcadores hasta el canal de acceso del dique seco Nº 1, donde se le hizo descansar nuevamente en el fondo, en 10 metros de agua.

El viernes con extremas precauciones y usando los mismos elementos se logró izar al submarino, en una posición semi horizontal, permitiendo abrir la escotilla de la torrecilla para introducir chorizos de achique. A las 22:00 horas de ese día ya estaba fuera del agua toda la cubierta. El sábado 7 de junio finalizaron los trabajos, habiendo soplado lastres y con el buque flotando en sus calados normales de superficie, nuevamente a cargo de su dotación y en condiciones de entrar a dique para su recuperación, trabajos que se prolongarían por varios años, sin lograr una reparación que le permitiera regresar al servicio activo.

El día jueves 5 de junio el Comandante, entregó el informe escrito del accidente, dejando en primer lugar constancia del brillante comportamiento del personal sin excepción alguna, a la vez que, hace presente en el citado documento la necesidad de pintar con pintura luminosa los instrumentos del submarino. En esta emergencia sólo el reloj personal del Comandante tenía esta cualidad. Con fecha 7 de junio, se inicia el sumario "Mandado a instruir por la Comandancia en Jefe del Apostadero Naval en averiguación de las causas que originaron el hundimiento del H-3 en Talcahuano", nombrando Fiscal al Capitán de Navío Agustín Dagnino Olivero, Director de la Escuela de Ingenieros de la Armada, pero que era un oficial ejecutivo. Perito de esta investigación fue designado, el Ingeniero de Corbeta Eleuterio Olavarría Mascayano, que perteneció a la primera dotación del H-1, pero que ahora estaba en tierra en la Sección de Torpedos y Minas del Arsenal de Talcahuano.

El sumario se llevó con mucha diligencia y estuvo concluido solamente en 10 días, a pesar que contenía informes periciales importantes. El Comandante Del Solar, reitera ante el fiscal que el submarino estaba pesado 1 4.000 libras al iniciar la sumergida, posiblemente por la salinidad del agua o por falla de algún indicador. Para verificar la primera hipótesis, el submarino H-4 se sumergió en el lugar de los hechos, con las mismas condiciones de estiba del H-3, sin experimentar anomalías, aunque esa unidad, en otros ejercicios había detectado variaciones en el comportamiento del buque en su sumergida inicial. Claro, que este era un detalle muy marginal en la investigación, porque no fue la causa del hundimiento, que como lo corroboran los declarantes del sumario fue porque quedó abierta la válvula que cierra la ventilación de la batería de popa, lo que fue comprobado por el perito y que el fiscal en su dictamen dice: "que no es otra la causa". El Fiscal comprobó además que la válvula de seguridad del tubo de ventilación de la batería de popa no funcionaba por estar mal colocada, a lo que el Comandante responde que nunca



había sido desarmada, lo que lleva a pensar en una falla de armado durante la construcción, que fue detectada tardíamente y después de una emergencia.

Es interesante retener la causa del hundimiento, porque es enorme la cantidad de información existente de prestigiosos autores, que aseguran que el submarino se inundó por el departamento de máquina, tanto es así, que a los pocos articulistas que sostienen que fue por la batería de popa, se les considera de inmediato equivocados. Lamentable es en este caso, no haber considerado la tradición, porque al conversar con submarinistas que fueron dotación de esos submarinos, todos dicen que el accidente ocurrió por estar mal cerrada la válvula de ventilación de la batería de popa y agregan que se cerraba al revés.

Y así era, en los submarinos “H” había solamente dos válvulas, que para cerrar se giraban a la izquierda y la razón de ello era que el vástago traspasaba el casco de presión, de manera de poder cerrarla en emergencia con buzos desde cubierta, operando el mecanismo en forma normal, o sea girando a la derecha. Estas válvulas estaban en los sistemas de ventilación de las baterías de proa y popa. Una de ellas es la protagonista de esta historia.

En el sumario se reconoce también, que en la dotación había gente inexperta, lo que se había informado oportunamente. De los antecedentes de la época, se puede saber que para capacitar a un submarinista, se necesitaba a lo menos tres meses de instrucción y haber realizado a lo menos veinte sumergidas, con una persona supervigilando su trabajo. En el momento de la sumergida, en el departamento de baterías de popa había dos personas, un maquinista electricista, que se había sumergido diez veces y un mecánico electricista, que no lo había hecho nunca. Con respecto a los transbordos del personal electricista, hay que reconocer que en 1918, año de la llegada de los submarinos, se postergaron los cursos de mecánicos electricista, por falta de personal, lo que produjo un serio problema en las dotaciones de todos los buques de la Armada, de lo que se deja constancia en la Memoria de Marina del año correspondiente.

El Fiscal comprobó además, que nunca se habían hecho pruebas de impermeabilidad a los departamentos desde la recepción de los submarinos y que las lámparas de emergencia estaban fuera de servicio. El 26 de junio el Auditor General de la Armada, eleva el sumario al Director General de la Armada, informando: “que la causa de accidente es haber entrado agua de mar al interior de la batería de popa por la válvula de ventilación exterior”.

Ya en la Memoria de Marina presentada al Congreso Nacional el 30 de abril de 1920, por el Vicealmirante Joaquín Muñoz Hurtado, Director General de la Armada y que corresponde a las actividades desarrolladas por la institución en 1919, casi se omite completamente el accidente del H-3. En la parte correspondiente a la Dirección de Artillería y Fortificaciones, Sección Armas Submarinas, se encuentra un párrafo que dice: “Después del accidente sufrido por el H-3 se hizo estudios para la adquisición de un buque

sostén de submarinos, dotado de medios de auxilios en casos de accidentes análogos y con instalaciones para servir de escuela al personal”. En otra parte, que corresponde a la cuenta del Comandante del Arsenal Naval de Talcahuano, brevemente informa. “durante el año fueron atendidos los seis submarinos por reparaciones menores”. Las restricciones presupuestarias de 1920, obligaron a dejar en servicio solamente dos unidades que fueron asignadas para su operación al Comandante de la Escuela de Torpedos, pero al año siguiente, ocurre algo importante, los dos submarinos en servicio activo se desplazan al área de Coquimbo y Puerto Aldea en los meses de agosto y septiembre para efectuar ejercicios con la Escuadra. Lo que marcaría definitivamente, la integración de estas unidades en la planificación operativa de la Armada.

En los primeros días del mes de febrero de 1929, los submarinos “H” recibieron, además de su identificación numérica, el nombre de mujeres araucanas, de esta manera pasaron a llamarse: H-1 Guacolda, H-2 Tegalda, H-3 Rucumilla, H- 4 Quidora, H-5 Fresia y H-6 Guale. No son pocos los que dan esta última designación a los submarinos desde el comienzo de su incorporación a la Armada. Durante los aciagos acontecimientos de la Sublevación de la Escuadra en 1931, el submarino H-3 Rucumilla, jugaría nuevamente un papel destacado en esos acontecimientos. Quebrada la resistencia de los oficiales submarinistas en el Araucano, único buque que se opuso por las armas a los rebeldes, el Apostadero Naval de Talcahuano quedó en poder de los insurrectos.

Cuando la III División de Ejército efectuó el asalto del Apostadero, el regimiento “Chacabuco” llevaba en su vanguardia a un grupo de aproximadamente 120 oficiales de marina al mando del Comandante Luis Muñoz Valdés, para realizar un ataque sorpresivo por el flanco oeste, operación que fue exitosa y permitió reducir rápidamente a los insurrectos.

Con la situación ya controlada en Talcahuano, el Comandante Muñoz concibe la idea de zarpar con uno de los submarinos en reparaciones, para atacar a los buques rebeldes cuando se acercaran a puerto. Conformó una dotación con oficiales submarinistas, dos gente de mar absolutamente leales y un ex cadete naval. Los que se dieron a la urgente tarea de poner en servicio al H-3 Rucumilla, que a pesar de su estado parecía el mejor de todos. Se actuó con tal diligencia que en la tarde de ese mismo día, el submarino atracó al muelle de torpedos para cargar aire y torpedos. Las condiciones en que se hicieron a la mar fueron sorprendentes: solamente una máquina diesel operativa, baja capacidad para recargar baterías, sin compresoras ni equipos de radio. Al amanecer del día siguiente zarpa a su patrulla de guerra con la orden de torpedear de preferencia y sin aviso al Blanco, Araucano, Riveros y Micalvi. Mientras el Rucumilla cumplía su temeraria misión, se produce la rendición de los insurrectos. Se intenta entonces, comunicar este hecho al submarino, por medio de un mensaje en una botella que le lanzó un avión, sin cumplir el objetivo. Las señales que el piloto hacía con su mano, tampoco fueron interpretadas, continuando porfiadamente con su patrulla, hasta que por la necesidad de cargar aire regresa a puerto.

El Comandante Luis Muñoz Valdés, con anterioridad había estado al mando del H-2 Tegualda y en esta emergencia era el Comandante del Araucano, donde debió claudicar en su resistencia para proteger la vida del Comandante en Jefe del Apostadero Naval que había sido tomado como rehen. Volviendo al H-3 Rucumilla, este submarino continuó operando en la reserva hasta el mes de agosto de 1945, cuando mediante el Decreto Supremo Nº 2197 se autoriza su desgüace junto con el H-2 Tegualda.

Sin dudas, el submarino H-3 Rucumilla, fue un buque destinado para la historia.