

## Kapittel 8

### Fransk forlik

#### Fransk kommisjonsrapport 1985: Feil drift

Etter at den norske kommisjonen framla sin rapport i april 1981, gikk de norske partene til søksmål mot den franske konstruktøren Forex Neptune og det franske verftet CFEM. Søksmålet var basert på den norske kommisjonens plassering av ansvar på de franske partene.

Den franske Handelsretten oppnevnte derfor en egen ekspertkommisjon, som framla sin rapport i 1985. Rapporten bekreftet sveisefeilen, men anså ikke at denne feilen var utløsende årsak til utviklinga av en utmattingssprekk i D6-staget. De vektla derimot en udokumentert kollisjon og feil drift av riggen som utløsende årsaker.

#### **82, 83 og 84**

**– Hvorfor ble ikke den franske rapporten oversatt til norsk?**

**– Hvorfor ble ikke den franske rapporten fulgt opp av den norske regjeringen?**

**– Hvorfor fikk ikke Stortinget rapporten til behandling?**

Riksrevisjonen påpeker at myndighetene verken oversatte eller vurderte rapporten fra de franske sakkyndige. Riksrevisjonen fikk selv oversatt den franske rapporten, noe som gir et godt faglig grunnlag for en ny og mer helhetlig forståelse av katastrofen.

Det naturlige ville vært at Justisdepartementet oversatte rapporten da den kom, og at det ble gjennomført en sammenlignende studie av de to kommisjonenes rapporter. Dette skjedde ikke. De få kommentarene som ble gitt i norske media, var at franskmennene bare forsvarte sine egne interesser. Som vi har sett mer enn antydte riksrevisor Per Kristian Foss i

Dagsnytt 18 den 9. mars 2021 det samme: «Den franske kommisjonen ble nedsatt for nesten å revaske seg selv.» De franske sakkyndige var angivelig bare opptatt av å forsvare de franske partenes interesser, i motsetning til den norske kommisjonen. Den norske kommisjonen lekket informasjon til de norske partene, mens de franske ble «av kommisjonen ansett å være partiske».<sup>157</sup> Her burde Riksrevisjonen spurt seg om kommisjonen og norske myndigheter la til rette for at ansvaret for ulykka skulle plasseres ut av landet, slik at vår nye og svært lukrative næring ikke ble for hardt utfordret.

### Andre årsaksforklaringer

Både verftet og konstruktøren av plattformen har hevdet at *bruken* av Alexander L. Kielland som boligplattform sterkt medvirket til utviklingen av sprekken i D6-staget og dermed framskyndet bruddet. De franske sakkyndige mente også at eventuelle feil i forhalingen av riggen kunne ha medvirket vesentlig til utviklingen av sprekken og dermed framskyndet ulykkestidspunktet. Riksrevisjonens undersøkelse viser at verken den norske kommisjonen, de franske sakkyndige eller partene framskaffet nøyaktig informasjon om hvor ofte plattformen ble forhaldt, og hvordan forhalingene ble utført i plattformens driftstid.

108

Den norske kommisjonen fikk utført analyser av hvor store belastninger *ankersystemet* kunne overføre til stagen. Analysene ble gjort for værforholdene på ulykkesdagen og for ekstreme tilfeller, men ikke for de værforholdene plattformen faktisk hadde operert i over tid. Riksrevisjonen skriver:

En utmattingssprekk ville redusere styrken i staget betraktelig, men kommisjonen vurderte ikke om påkjenningene fra ankervaierne var store nok til å bryte av et svekket stag. Kommisjonen beregnet heller ikke hvordan oppankring og forhaling eventuelt ville påvirket veksten av utmattingssprekken.<sup>158</sup>

Hvorfor ble ikke den franske rapporten oversatt i 1985? Da den franske rapporten kom, hadde norske myndighetene stengt døra, lukket og låst. Rapporten var en trussel mot den offisielle norske årsaksforklaringa. Mens nordmennene hadde pekt på franskmennene, pekte

---

<sup>157</sup> Dokument 3:6 (2020–2021, *Rapport Riksrevisjonen*, s. 33–34

<sup>158</sup> Dokument 3:6 (2020–2021) *Rapport Riksrevisjonen*, s. 139.

nå franskmennene på nordmenn og amerikanere. En seriøs behandling av den franske rapporten ville åpnet opp saken igjen, noe verken Phillips, Storebrand eller norske myndigheter så seg tjent med.

Derfor ble den franske ekspertkommisjonens rapport nærmest ignorert i Norge.

## Fransk forlik

De norske partene (Stavanger Drilling, Phillips og Oljeforsikringspoolen) saksøkte verftet og konstruktøren i 1981, med et krav på 700 millioner kroner. Handelsretten i Paris oppnevnte i januar 1982 en egen ekspertkommisjon som framla sin rapport i 1985.

### **85 og 86**

**– Saken ble avgjort gjennom forlik i 1991. Hvorfor godtok de norske partene et forlik på 6,5 MNOK – av et krav på 700 MNOK?**

**– Hvorfor ble dette forliket hemmeligstemplet for 60 år? Hvilken ny informasjon førte fram til dette forliket?**

Da spørsmålet om forliket ble stilt, hadde Aftenbladet informasjon som tilsa at forlikavtalen var på 6,5 millioner kroner. Det har senere vist seg at forlikbeløpet var på rundt 50 millioner kroner.<sup>159</sup> I forhold til kravet på 700 millioner kroner, utgjør dette drøyt 7 % av kravet. I tillegg inneholder forliket en forretningsavtale mellom Phillips og Halliburton, som var eier av den franske konstruktøren Forex Neptune.

Advokat Georg Scheel, som representerte Norsk Oljeforsikringspool i rettsaken i Paris, uttalte at dette var et klart tap for norske interesser. Likevel ble forliket godtatt av de norske partene. Spørsmålet er hvorfor.

Advokat Georg Scheel uttalte: «Det var bedre å godta et dårlig forlik enn å ta sjansen på å tape i retten.»<sup>160</sup>

---

<sup>159</sup> «Kielland-ulykken: Det hemmelige forliket viser at Norge tapte alt», Aftenbladet 19.9.2020

<sup>160</sup> «Kielland-ulykken: Det hemmelige forliket viser at Norge tapte alt», Aftenbladet 19.9.2020

Forliket er hemmeligstemplet for 60 år, fram til 2051. Det er derfor grunn til å tro at det må ha blitt framlagt dokumentasjon i forhandlingene som sterkt svekket de norske partenes argumenter. Det betyr på mange måter også at den norske granskingskommisjonens rapport tapte. Det var de norske partene som krevde hemmelighold. Et hemmeligstemplet forlik førte til at den franske Handelsretten ikke lenger hadde en sak, og heller ikke kunne føre dokumentasjonen som bevis og som grunnlag for en dom.

Det er fortsatt store begrensninger på tilgjengelig informasjon, både på grunn av hemmeligstemplinga av forliket og manglende tilgang til de private selskapenes arkiver. I tillegg er det ingen som har lett etter og gransket franske arkiver.

Før nå. Dette arbeidet er i gang. Gjennom Dokumentasjonsprosjektet er det gitt støtte til at forskere ved UiS kan undersøke «det franske sporet». Eva Joly er engasjert i dette arbeidet.

I skrivende stund er første trinn i dette arbeidet godt i gang, der tusenvis av sider fra franske arkiver er skaffet til veie. Det vises også til siste kapittel, der Eva Jolys arbeid presenteres nærmere.

## Svarteliste

Mange overlevende og en del andre vitner har gjennom UiS-prosjektet «RÅOLJE» uttrykt frykt for å havne på selskapenes svarteliste – personer som var uønsket i videre arbeid på sokkelen.

Svartelister var godt kjent i Nordsjøen i denne tidlige fasen. Amerikanske selskaper var dominerende og hadde tatt med seg amerikansk arbeidskultur til Nordsjøen. Amerikansk ukultur er nok en riktigere betegnelse.

### **87**

#### ***Hvorfor fryktet ansatte og andre kilder negative konsekvenser og oppsigelser dersom de uttalte seg om ulykka eller forholdene ombord? <sup>161</sup>***

Arbeidere som klagde på forholdene, enten det gjaldt sikkerhet, utstyr, forpleining eller andre forhold, møtte ofte amerikanske supervisorer som viftet fingeren svingende i luften. Tegnet betydde «neste helikopter hjem».

Dermed valgte mange å tie. De hadde gode grunner til å frykte svartelisting. Flere av de overlevende fikk aldri jobb igjen i Nordsjøen.

Etter at Marie Smith-Solbakken og hennes kolleger startet ny Kielland-forskning på UiS, ble mange av de overlevende og andre som hadde erfaring fra riggen intervjuet. Mange uttalte seg for første gang, nå som de var blitt pensjonister. Disse intervjuene og uttalelsene har vært viktige bidrag til en dypere forståelse av hva som skjedde med Kielland.

## En trussel mot industrieventyret?

Oljenæringa i Norge i 1980 var fortsatt i støpeskjeen, og prosessen med en gradvis overgang fra amerikanske og andre utenlandske selskap til nye norske aktører var i gang.

Avhengigheten av utenlandske og amerikanske operatører var imidlertid fortsatt stor.

---

<sup>161</sup> Konferanserapporten 2017 s. 28

## **88 og 89**

**– Var det en frykt i bransjen, hos arbeidstaker-organisasjonene og hos norske myndigheter for at Kielland-ulykka og de foregående store ulykkene (helikopter, Bravo, Deep Sea Driller og andre) kunne føre til en avvikling av Norges største industrieventyr?**

**– Ble den norske kommisjonsrapporten – med plassering av ansvar i Frankrike – vurdert som avgjørende for å sikre fortsatt oljevirkosomhet på sokkelen?**

Jeg har ikke funnet noen konkret dokumentasjon på at det etter Kielland-havariet oppsto en frykt for at hele næringa kunne bli nedlagt, kroken på døra for det som allerede var Norges viktigste næring. Flere av veteranene i norsk fagbevegelse har gitt uttrykk for at det var en slik frykt. Og det er ikke så rart: Denne næringa ville bygge det norske velferdssamfunnet i kanskje 100 år framover i tid. Da er det forståelig at denne frykten oppsto etter Kielland. Det er verdt å merke seg at statsminister Odvar Nordli få dager etter havariet stilte spørsmålet: «Er det verdt det?»

112

---

Olje- og gassvirksomheten i Nordsjøen hadde kostet mange menneskeliv, også før Kielland:

- Helikopterstyrt ved Ekofisk i juli 1976, 4 omkomne
- «Deep Sea Driller»-forliset i mars 1976, 6 omkomne
- Helikopterstyrt på vei til Ekofisk i november 1977, 12 omkomne
- Brann på Statfjord A i februar 1978, 5 omkomne
- Helikopterstyrt på vei til Statfjord i juni 1978, 18 omkomne
- Dykkerulykker i perioden 1967–1978, 10 omkomne

Omkostningene i form av tapte liv var altså svært store, og var betydelig verre enn i industrien på land. Når hele 123 arbeidere mistet livet i mars 1980 ville det vært rart om ikke statsministerens spørsmål fant gjenklang langt inn i det politiske liv.

Etter Kielland var det to grep som måtte tas.

For det første måtte sikkerhetsregimet i Nordsjøen endres helt fundamentalt.

Cowboy-kulturen måtte fjernes og erstattes med norsk HMS-tenkning. Fagbevegelsen gikk i

front for slike endringer, og i den norske kommisjonen lyktes LOs mann Aksel Kloster å få kommisjonen med på nye og radikale krav til bedre sikkerhet. Riksrevisjonen undersøkte i sin Kielland-rapport om disse anbefalingene og tiltakene ble fulgt opp. Her gir Riksrevisjonen anerkjennelse for god oppfølging. Vi har også sett en klar utvikling der Norge etter hvert ble verdensledende på offshore sikkerhet.

Det ene grepet var altså en storstilt satsing på sikkerhet og HMS.

Jeg mener det er grunn til å tro at det også ble tatt et annet grep: Om mulig måtte ansvaret for katastrofen plasseres utenfor Norge.

Hvis hovedansvaret ble lagt på operatør, reder og norske myndigheter, ville kravet om å begrense og kanskje stenge ned offshore-industrien kunne vokse. De fantastiske mulighetene for å utvikle velferdssamfunnet med økt offentlig og privat velstand kunne gå tapt.

Fransk sveisefeil i en rigg konstruert av franskmenn og bygd av franskmenn passet godt inn. Det var altså ikke den norske offshore-industrien det var noe galt med.

Da var det kanskje verdt det, likevel?

## Fra Minnebanken

«Jeg har fått besøk av utallige leger og psykiatere, har fått en følelse av at jeg har hjulpet dem til å få en avhandling. Har svart ja på alle spørsmål om å møte dem, men for fem år siden, sa jeg nei.

Omvendt tulle! Jeg hjalp dem, fuck you! Opplevde aldri de var interessert i meg. Men interessert i sitt eget forskningsprosjekt.»<sup>162</sup>

Theis Salvesen, byssegutt og senere prest

«Da var det nest beste at han ble funnet. En av de ti Siemensgutta som døde ble aldri funnet. Foreldrene hans fortalte at de skvatt til hver gang telefonen ringte i mange år etterpå.»

«I dag er det jo krisepsykiatri og all slags. Disse fagfolkene fantes den gangen også. Men de var ikke der for oss.»

«Tiden leger alle sår, heter det, men det er ikke sant. Såret vil alltid være der. Sånn som når det skjer ting som på Utøya, da åpner såret seg. De ungdommene var enda yngre enn oss.»<sup>163</sup>

Bente Hofstad, enke

«Min bror og han (hennes ektefelle, red.) hadde bare hatt en tur, de bodde på samme plass der ute, og de ble borte begge to. Jeg har fått vite at Abrahamsen og min mann satt i kinosalen og broren min i byssa.»

«Kjell og Arne hadde ikke vært ute før. De var ikke kjent på plattformen. Fikk ingen oppfølging fra det offentlige.»<sup>164</sup>

Hjørdis Hagen, enke etter Kjell og søster etter Arne Thomassen

...

---

<sup>162</sup> *Vi som overlevde*, s. 71

<sup>163</sup> *Vi som mistet*, s. 114

<sup>164</sup> *Vi som mistet*, s. 126



## Kapittel 9

### Flere spørsmål

Som en ser av de foregående kapitlene, har gjennomgangen fått fram nye spørsmål. Vi kan også regne med at Dokumentasjonsprosjektet og arbeidet ved UiS med å gjennomgå ulike arkiver også vil føre til flere nye spørsmål.

De 89 spørsmålene fra etterlatte og overlevende som denne boka gjennomgår ble stilt i 2019. Målet har vært å lete fram så mange svar som mulig på disse spørsmålene. Denne prosessen med å finne flest mulig svar er og må være dynamisk. Nye spørsmål vil bli stilt og søk etter flere svar må fortsette. En digital versjon av denne boka vil forhåpentligvis bli lagt ut av Dokumentasjonsprosjektet ved oljemuseet. Her vil mine foreløpige svar kunne suppleres og korrigeres, og nye spørsmål og svar kan legges inn.

I dette kapitlet nøyer jeg meg med å gjengi en ny teori som flere har arbeidet med i 2022 og 2023: Var det DE-staget som brøt først – før D6-staget?

Hvorfor er spørsmålet viktig?

Gjennomgangen av de 89 spørsmålene viser klart at svært mange etterlatte og overlevende er opptatt av årsakene til katastrofen 27. mars 1980. Dersom hypoteser om et første brudd i et annet stag enn D6-staget skulle vise seg å stemme, vil dette radikalt endre den offisielle historien om årsakene til sammenbruddet av Kielland. De berørte – og etter hvert mange andre – søker sannhet og fakta. Da må spørsmålene stilles.

115

---

### DE-staget

Dykkeren Jim Rune Pettersen og skipsingeniør og Pentagon-veteran Nils Gunnar Gundersen har arbeidet med en ny teori om den første utløsende årsaken til Kielland-katastrofen. I to seminarer i samarbeid med Dokumentasjonsprosjektet i 2022 og 2023 har de presentert sine funn og analyser. Arbeidshypotesen deres er at DE-staget gikk i brudd før noen andre stag, og i god tid før havariet 27. mars 1980.

Ved å studere formen på bruddflatene på begge sider av dette staget, er det ting som kan tyde på at bruddet på DE-staget har funnet sted i forkant av bruddet på D6-staget. Etter

bruddet nær E-søylen kan staget ha bøyd seg ned på toppen av pongtongen til E-søylen og blitt liggende slik en stund. Ved å studere malingen på den ytre delen av staget, kan det tyde på at denne teorien har noe for seg.

DE-staget var det lengste staget som var knyttet til D-søylen, og som altså brakk av riggen 27. mars. DE-staget var ett av to horisontale undervannsstag knyttet til den avrevne D-søylen. Det var 40 meter langt og 60 tonn tungt, og var sveist fast i de to søylene D og E.



## DE-staget

116

Nils Gunnar Gundersen knytter bruddet i DE-staget til den nærmest konstante feiloppankringa, der det ble brukt åtte i stedet for ti ankere.<sup>165</sup> D1-ankeret gikk nærmest på linje med DE-staget. Siden ankrene på B- og D-søylene også måtte kompensere for de to manglende ankrene fra C-søylen, ble strekk-kreftene langt kraftigere enn det riggen var bygd for.

Jim Rune Pettersen legger ikke vekt på oppankringa. Han mener at hovedårsaken til bruddet i DE-staget var en sveisefeil i staget nær E-søylen. Begge vurderer bruddflatene på del 8 (nærmest E-søylen) som et rent strekkbrudd med jevne overflater. I en rapport fra Norsk Skipsforskningsinstitutt datert 30.07.1980 heter det:

«Bruddet i del 8 (nærmest E-kolonnen, se vedlagte skisse) var høyst sannsynlig et rent strekkbrudd. Initieringspunktet for bruddet kan ha vært ca. posisjon 510 eller ca. posisjon 720 i/ved sveisen mellom innvendig stivere og stag.»<sup>166</sup>

Sprekken har, med stor sannsynlighet, først oppstått nær E-søylen i del 8. Selve bruddet kan ha skjedd i forbindelse med svært dårlig vær, ved ankerhåndtering der alle

<sup>165</sup> *Kampen om Kielland*, s. 297

<sup>166</sup> Rapport NSFI, s. 373

ankerwirene ifølge prosedyren skal testes til 100 tonn hver, eller ved inn-trekking mot Edda-plattformen etter dårlig vær. Ved inn-trekking mot Edda-plattformen har D1-ankeret utvilsomt vært det dominerende ankeret i bruk for at plattformen kunne komme tilbake til en posisjon hvor gangbroen på nytt kunne benyttes.

I et intervju sier en av kontrollromoperatørene at strekket i ankerwirene ofte var oppe i 150 til 200 tonn. De mekaniske bremsene var designet til å tåle 300 tonn. Trekkraften ved bruk av de hydrauliske motorene var imidlertid begrenset til 130 tonn. «Max pull» kan ha blitt anvendt ved inn-trekking mot Edda-plattformen, siden verken C1- eller C2-ankrene var til rådighet. De store strekk-kreftene i D1-ankeret vil da naturlig skape store strekkspenninger i hele DE-staget og samtidig bøyespenninger i D6-staget. I tillegg kommer strekkene i ankrene D2, E1 og E2 som også innebærer strekkspenninger og bøye-spenninger. Som kjent var Kielland oppankret med bare 8 ankere på de fleste installasjonene på Ekofisk-feltet i de nesten fire årene den var engasjert der av Phillips.

På hvilket tidspunkt brakk DE-staget, ved del 8, i to deler?

Jim Rune Pettersen er ganske sikker på at det skjedde etter at Kielland forlot Albuskjell 2/4 F 24 i mai 1979 og under oppankringen ved Edda-plattformen noen dager senere. Her er det nødvendig å skaffe tilveie personer med relevant erfaring i å tolke bruddflater for å bestemme både type brudd og hvorfor bruddet oppstod. Tidspunktet for bruddet i relasjon til andre brudd blir her et sentralt spørsmål. Dessverre er de bildene som Statoil-laboratoriet tok av dårlig kvalitet. I tillegg ble avkappet til bruddet, ved del 8, allerede sommeren 1980 sendt som skrapmetall til jernverket i Mo i Rana. Ingen av de delene som er tatt vare på av oljemuseet har tilknytning verken til D6- eller DE-staget.

En faktor som jeg mener svekker teorien til Jim Rune Pettersen, er observasjonene til to dykkere bare noen dager etter ulykka. Den 29. juni 2019 framgår det av en artikkel i Stavanger Aftenblad at

Dykker Magnar Liaskar var sammen med Wigulf Schøll de to første dykkerne som inispiserte havbunnen etter «Kielland»-havariet. Da de om natten til 30. mars 1980 dykket på havaristen, fikk de beskjed om å inispisere og filme et stag som lå på

havbunnen. Overflaten på bruddet var veldig **glatt og reint**, men **en del var dekket av rust** som så ut for å ha vært der veldig lenge.

En enkel «debrief» eller avhør i etterkant kunne avklart om våre observasjoner ved funnstedet hadde vært interessante. Ingen av oss ble noen gang kontaktet eller forespurt om noe, sier Schøll. (forfatters utheving)

Dersom DE-staget brakk helt av allerede sommeren eller høsten 1979, må en forvente at overflaten på bruddet ville være helt dekket av rust. Observasjonen tyder likevel på at det var et langt framskredet brudd – det forklarer at deler av brudd-overflaten var dekket av rust.

DE-staget ble funnet rett under den posisjonen plattformen hadde i forhold til Edda-plattformen under vanlig operasjon. Ville det 60 tonn tunge staget falt rett ned og frigjort seg fra D-søylen – hvis det ikke allerede var delt i to deler ved del 8 og hadde to sprekkdannelser nær D-søylen?

NSFI-rapporten som er referert over, fastslår at punktene 5 og 6 nær D-søylen i vesentlig grad har blitt utsatt for bøyepenninger. Disse to sprekke har mest sannsynlig blitt utsatt for bøyepenninger grunnet den store vekten av DE-staget på 60 tonn, etter at staget ble delt i to deler ved del 8, slik Pettersen og Gundersen ser det.

Dersom staget brøt helt av nær E-søylen i god tid før havariet, ville staget blitt stanset av den store pongtongen som E-søylen hvilte på. Bølgekreftene ville føre til at stag-enden ble slipt mot pongtongen. Dette kan stemme med bilder av staget.

Enkelte om bord mener de har hørt sterke banke-lyder fra E-søylen under dårlig vær, den så berømte «franskmannen» som flere av mannskapet spøkte om når de hørte den gjenkjennelige lyden. Imidlertid sier også mannskapet at denne lyden hadde fulgt riggen helt fra den forlot verftet. Det er derfor ingen grunn til å tro at «franskmannen» kan knyttes til bruddet i DE-staget.

Med to allerede eksisterende sprekker i punktene 5 og 6 nær D-søylen, mener både Pettersen og Gundersen at det nesten 40 meter lange staget ble utsatt for et enormt bøyemoment nær D-søylen, da D-søylen plutselig frigjør seg fra resten av strukturen. DE-

staget ligger da rundt 10 meter under havoverflaten. Den allerede eksisterende sprekken i punkt 7 sprekker ytterligere, og DE-staget faller rett ned til bunnen da D-søylen raskt beveger seg bort fra resten av strukturen.

Med både DE-staget og D6-staget avbrukket mangler resten av plattformen strukturell integritet, og det er da naturlig at de to skråstagene D3 og D4 brekker i to deler. Dette skyldtes enormt store bøyespenninger, noe som kan observeres ved å se på D3-staget som er utstilt på Norsk Oljemuseum. Pettersen og Gundersen antar at det oppstod kraftige smell da disse to skråstagene brakk i to.

Deres konklusjon er at DE-staget ble delt i to før D6 staget.

Det er samtidig grunn til å fastholde at D6-staget ble delt i to grunnet et trettetsbrudd som oppstod i området rundt posisjonsindikatoren (hydrofonen), og som utviklet seg over tid. Dette er i tråd med funnene til både den norske og franske kommisjonen.

### **Videre undersøkelser**

På de to seminarene der dette ble presentert deltok flere anerkjent sivilingeniører: Ove Tobias Gudmestad, Bernt Sigve Aadnøy og Arne Enoksen. Tilbakemeldingen deres var at det må utføres ganske nøyaktige beregninger av belastningene i det aktuelle området ved å anvende værdata fra de fire årene på Ekofisk. I tillegg må en ta i bruk anerkjente regnemetoder for å få avkreftet eller bekreftet de beregningsresultater som foreligger i rapporten til den norske kommisjonen.

Dette vil bidra til å få avklart om belastningene i de to aktuelle stagene, over tid, har overskredet det akseptable spenningsnivået som er spesifisert av Forex Neptune og godkjent av classeselskapet.

Det må utarbeides en faglig framstilling av den «kombinerte innretning»: Strekkbelastningene særlig på DE-staget som følge av feil oppankring over tid, eventuell sveisefeil knyttet til stiverne i DE-staget, og indikasjonene på at DE-staget helt eller delvis røyk først – og før 27. mars 1980.

Er dette en ny og relevant teori som ikke har blitt vurdert av verken den norske eller franske kommisjonen? De to rapportene inneholder svært lite informasjon om nettopp dette DE-staget.