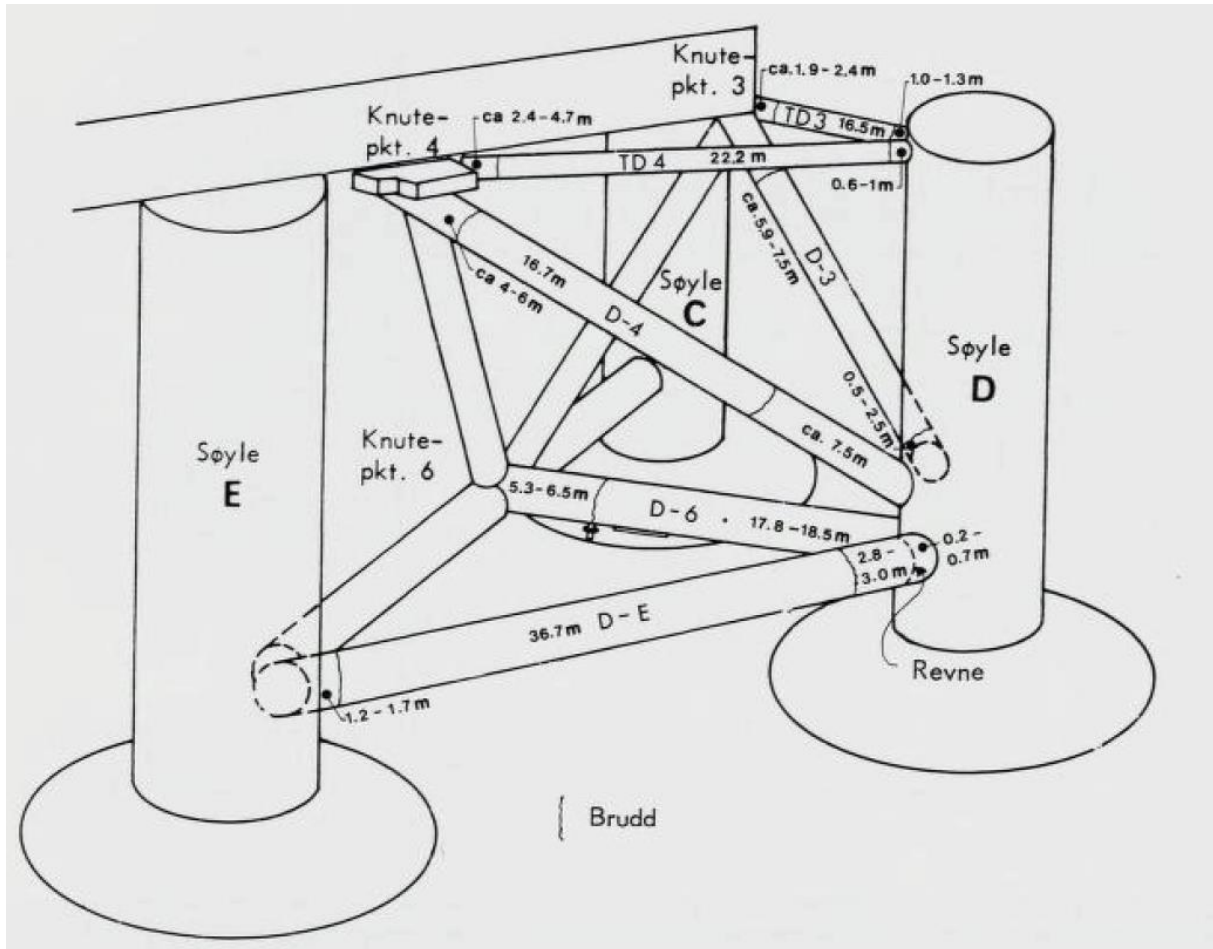


Kapittel 5

Katastrofen



D-søylen rives av, tilting til 35°

Katastrofens første fase var bortfallet av D-søylen og den påfølgende kantringen til 35°. Mange ble drept i denne første fasen, blant annet på grunn av løst utstyr som skled av riggen. D-søylen var festet til riggen med seks stag.

38

Forutsatt brudd i D6-staget – ville ikke de fem øvrige intakte stag være tilstrekkelig til å sikre at riggen ikke mistet D-søylen?

Den norske kommisjonen hevder at bruddet i D6-staget umiddelbart førte til sammenbrudd i de øvrige fem stagene:

«Det endelige bruddet i stag D-6 skjedde i løpet av 0,001 til 0,01 sekunder. Derved ble de gjenværende intakte konstruksjonskomponentene påført en nærmest momentan tilleggslast.»⁹³

Verken den norske eller den franske kommisjonen har vurdert om det kan ha vært brudd i ett eller flere andre stag, før D6-staget brøt av. Siden alle vitner opplevde et raskt sammenbrudd av D-søylen, tas det for gitt at de fem gjenstående stagene ikke hadde reststyrke til å hindre et umiddelbart sammenbrudd. To av de alternative teoriene – eksplosjon i D4-staget og brudd i DE-staget – innebærer at det var sammenbruddet i to stag som førte til kollaps i de fire gjenstående stagene. Det er åpenbart behov for konkrete beregninger som kan bekrefte eller avkrefte at brudd i ett stag førte til umiddelbar kollaps av hele strukturen. Dersom et av de andre stagene allerede hadde gått i brudd, er det mer forståelig at D6-bruddet førte til en rask og fullstendig kollaps.

39

I hvilken rekkefølge brast stagene?

58

Mange av de berørte stiller spørsmål om ulykkesårsakene. Riksrevisjonen påviste i sin rapport fra 2021 at mange etterlatte og overlevende har liten tillit til svarene fra den norske kommisjonen. Det er lansert flere alternative teorier om ulykkesårsakene, og det er viktig å forsøke å avklare så mye som mulig.

Rekkefølgen av brudd kan avklare om eksplosjonsteorien, som forutsetter at det første bruddet var i skråstaget D4, kan forkastes eller bekreftes. Det samme gjelder teorien om at stag DE var det første bruddet.

Kielland-nettverket har vært opptatt av at det må gjennomføres en teknisk analyse av brudd-rekkefølgen. Dette er nødvendig for å kunne gi sikrere svar på spørsmålet.

Dokumentasjonsprosjektet ved Oljemuseet arbeider videre med dette.

⁹³ NOU 1981:11, s. 58

Det burde ikke være så vanskelig å finne svar på dette spørsmålet. Samtlige stagbrudd er dokumentert, avbildet og oppmålt. Det vil kreve at uavhengige eksperter analyserer bruddene. Moderne datasimuleringer vil kunne gi gode svar.

Den norske kommisjonen skriver:

Tilgjengelig informasjon indikerer at brudd i skråstagene D-3 og D-4 sannsynligvis fulgte etter svikten i stag D-6. Overbelastningen av D-3 og D-4 skjedde henholdsvis ved aksielt strekk og bøyning; og aksielt trykk og bøyning. Omtrent samtidig med dette ble stag D-E påført en betydelig revne nær D-søylen.⁹⁴

Etter snuinga i 1983 mente Kielland-fondets tekniske rådgivere at D4-staget brøt først, som følge av en eksplosjon. Siden D6-staget var svekket gikk det raskt i brudd, fulgt av de øvrige stagene.

Den franske ekspertkommisjonen er enig med den norske kommisjonen i at bruddet i D6 kom først. Mens den norske kommisjonen tror at D4-staget var brudd nummer to eller tre, mener franskmennene at D4-staget var siste brudd. Men ingen av kommisjonene framlegger teoretiske beregninger eller analyser som kan underbygge disse antakelsene. Det foreligger også en teori om at D–E-staget brøt først – før 27. mars. Dette underbygges blant annet av en vitneobservasjon, der kranfører Leif Reve mente at D-leggen sto i en annen posisjon i tida før ulykka.⁹⁵ Vi kommer tilbake til dette.

Velting til 180° – åpne dører

Etter rundt 20 minutter veltet riggen brått helt rundt, med fatale konsekvenser for mange som hadde overlevd første fase.

Kunne dette vært unngått? Ville vår bror eller sønn eller far vært i live i dag, dersom riggen hadde blitt liggende lenger i sideleie enn 20 minutter? Ingen svar kan endre på

⁹⁴ NOU 1981:11, s. 58

⁹⁵ Aftenbladet, Ellen Kongsnes, «Ble bedt om å holde kjeft», 28.11.2016

virkeligheten. Gode svar fører ingen av dem tilbake. Men for dem som har mistet, er det viktig å vite mest mulig, vite hva som er sant, og hva som er dekket til og forsøkt holdt skjult.

40, 41, 42, 43, 44 og 45

– Hvilken virkning hadde vanninntrenging i E-søylen på stabiliteten?

– Hvorfor var døren til pumperommet E-søylen åpen?⁹⁶

– Var åpningen av døra til E-søylen – og gummiproppen i kontrollpanelet – knyttet til arbeidet som ble utført av de to for mannskapet ukjente sveiserne?

– Når og med hvilken begrunnelse ble gummiproppen som slo av alarmen montert?

– Uten vanninntrengning i E-søylen, hvor lenge er det sannsynlig at riggen ville blitt liggende med 35° slagside?

– Dersom deksåpninger hadde vært stengt i samsvar med forskriftene, hvor lenge er det sannsynlig at riggen ville blitt liggende med 35° slagside?

60

Hvorfor er dette viktige spørsmål? Hadde riggen blitt liggende lenger uten å velte helt rundt, ville mange flere av oljearbeiderne overlevd. Derfor er spørsmålet viktig. Da riggen tiltet til 35°, var det E-søylen som lå dypest i vannet. Døra inn til tårnhuset var sveist fast i åpen stilling, og vannet strømmet inn. Med stengte dører ville E-søylen, sammen med dekkstrukturen, vært et viktig flyteelement.

Den norske kommisjonen har i en tabell angitt at døra inn til tårnhuset var stengt. «Dør søylesjakt stengt.»⁹⁷ Dykkerfilm fra Bloms Oppmåling i april 1980 viser med all tydelighet at døra var åpen. Den viser også at en brannslange er trukket gjennom døråpninga. Den norske kommisjonen mener at denne slangen ble tredd inn i døråpninga

⁹⁶ Konferanserapport 2017, s. 23

⁹⁷ NOU 11:1981, tabell 3.5.1 s. 249

etter havariet for å pumpe luft. «Men under enhver omstendighet mener kommisjonen at det kan utelukkes at slangen har vært plassert der før ulykken.»⁹⁸

Jan-Egil Pettersen var dykkeleder i april 1980. Han avviser bestemt kommisjonens påstand.

«– Hvilken type slange brukte dere for å fylle luft?

– Kompressorlanger fra en luftkompressor.

– Dere brukte altså ikke under noen omstendigheter brannslanger slik som granskingskommisjonen antyder?

– Nei, nei. De ville blitt klemt helt flate, sier Pettersen.»⁹⁹

Når døren ned til en eller flere av de fem søylene står åpen, går alarmen i kontrollrommet. Manualen tilsa at disse dørene aldri skulle stå åpne i rom sjø. En egen trykknapp måtte holdes inne for å få alarmen til å slutte å bråke. Derfor ordnet de seg med en gummipropp. Den norske kommisjonen bekrefter dette i sin tilleggsuttalelse fra 1983:

«Etter snuingen har man kunnet konstatere at alarmen var satt ut av funksjon ved at stoppknappen var trykket inn og holdt på plass av en gummipropp.»¹⁰⁰

Den nye kontrollromoperatøren Magne Sildelid ankom Kielland bare få timer før havariet. Han var helt uten erfaring fra oljerigger, men som en erfaren sjøoffiser reagerte han på at det gikk kabler gjennom stormdørene. Han måtte nærmest skrive over gassledninger og elektriske kabler. I hans verden var blokkering av stormdører tabu. Han så også mye last på dekk, rør og annet boreutstyr, tungt undervannsutstyr, oljefat, gassflasker, konteiner og vaierkveiler. Alt var løst.¹⁰¹ Her vises det også til spørsmålene 9-13.

Løst boreutstyr, sveising på strukturen, åpne dører til dekk og E-søylen – alt dette bekrefter et av franskmennenes hovedpoenger: Feil og uforsvarlig drift av riggen over tid var en av de utløsende årsaker til katastrofen.

Den norske kommisjonen korrigerer heller ikke påstanden om lukket dør inn til E-søylen, da de befarte riggen etter snuing. Og de franske sakkyndige tar i sin rapport den norske kommisjonens påstander om lukket dør på toppen av E-søylen for god fisk.

⁹⁸ NOU 53:1983 s. 11

⁹⁹ Kongsnes, Tollaksen, Minge, «Nye Kielland-funn slår sprekker i granskningen», Stavanger Aftenblad 8.3.2021

¹⁰⁰ NOU 53:1983, s. 10

¹⁰¹ Skretting, *Alexander Kielland*, s. 16–17

Kommisjonen innhentet som nevnt en stabilitetsvurdering fra professor dr.ing. Emil Aall Dahle. Han uttalte på Kielland-nettverkets konferanse i mai 2017 at plattformen «lå stabilt og greit på 35 grader», men de åpne dørene førte inn til store rom. To av dem sto for 70 % av vanninnstrømminga. «De åpne dørene tok knekken på riggens stabilitet. Flere dører på plattformen var permanent åpne, noe som var i strid med regelverket.»¹⁰²

Ville stengte dører hindret katastrofens andre fase, der riggen veltet helt rundt?
«Dersom dekkshuset hadde vært tett hadde det vært nok til å holde igjen plattformen og utsette kantringen.»

Aall Dahle anslår at kantringen kunne blitt utsatt til en time eller mer.

Den franske rapporten er enig med Aall Dahle og anslår at riggen ville blitt liggende i «stabilt sideleie» i minst to timer, kanskje lenger. Dette ville uten tvil ført til at langt flere overlevde. Det vises her til spørsmål 7, som berører samme tema.

Mange protesterer på at begrepet «stabilt sideleie» brukes. Det er forståelig. Men det må slås fast at den norske og den franske kommisjonen er enige om denne begrepsbruken.

Den offisielle norske granskingsrapporten støtter Aall Dahle i synet på at katastrofen kunne vært unngått:

... Avbrekkingen av D-søylen trengte ikke å ha medført noen katastrofe. Hadde plattformen etter bortfallet av et av hovedelementene hatt tilstrekkelig evne til å holde seg flytende i stabil posisjon, i det minste noe lenger tid enn tilfellet var, ville ulykken fortsatt hatt et begrenset omfang.¹⁰³

Jeg forstår at katastrofens forløp beskrives som to ulike faser. Men når vi vet at mange arbeidere ble drept allerede i den første fasen, blir det helt urimelig å beskrive dette som noe annet enn det det var: Katastrofens første fase.

Men hvorfor var døra til E-søylen åpen?

¹⁰² Konferanserapport 2017, side 12–13

¹⁰³ Aftenbladet, T G Tollaksen «Hemmelig Kielland-rapport», 2.12.2018

Heller ikke her blir vi opplyst av Stavanger Drillings arkiver, og vi er igjen henvist til Phillips og Veritas sine lukkede arkiver.

Det er rimelig å anta at døra sto åpen fordi det pågikk arbeid på stag-strukturen og i E-søylen. Etter alt å dømme har det vært sveisere inne i E-søylen bare kort tid før ulykka. Brannslangen som ble påvist kan ha vært en sikkerhetsforanstaltning for arbeiderne. Vi vet at dørene inn til C-søylen og E-søylen sto åpne. Den eneste mulige grunnen til dette var at det pågikk arbeid nede i søylene – arbeid som etter alt å dømme var knyttet til konverteringa av riggen fra bolig- til borerigg. Flere av de mobiliserte sveiserne kan ha hatt oppdrag i denne sammenheng.

Stavanger Drillings rensede arkiver gir ikke informasjon. Igjen er vi henvist til to private selskap som ikke har gitt innsyn i arkivene: Phillips og Veritas.

Riksrevisjonen kommenterer den raske kantringen i sin rapport. Den norske kommisjonen konkluderte med at stabiliteten til plattformen under normal drift var god. Riksrevisjonen viser til kommisjonens vurdering:

På grunn av ødeleggelse på dører og luker under havariet og snuforsøkene var det imidlertid ikke mulig å fastslå sikkert om de var åpne eller lukket på ulykkestidspunktet. Dette gjaldt dører og luker i plattformbeina, som ifølge kommisjonen ikke var av vesentlig betydning for hvor fort plattformen ble fylt med vann.¹⁰⁴

Her savner jeg en mer kritisk tilnærming fra Riksrevisjonen. Riggen var snudd og mulighetene dette ga for fysisk befarings, ga en langt større kunnskap om hvilke dører som sto åpne. At døra til E-søylen var åpen før ulykka, framgår av tre forhold. For det første er det en synlig skade på dørkarmen. For det andre er tårnhusveggene her ikke trykket inn av vanntrykket, slik tilfellet er med tårnhusveggene der dørene var forskriftsmessig lukket. Og for det tredje var det som kjent trukket en brannslange gjennom døra før havariet.

¹⁰⁴ Riksrevisjonen, Dokument 3:6 (2020–2021) *Rapport*, 140.

Riksrevisjonen skriver at det «fortsett (er) usikkerhet om de forholdene som er nevnt ovenfor. Dette er spørsmål som det ikke er mulig å få sikre svar på i dag».¹⁰⁵ Jeg vil tvert imot anføre at det allerede foreligger sikre svar her: Kommisjonen tok feil. Det eneste uavklarte spørsmålet er om noen av partene feilinformerte kommisjonen for å dekke over forholdet. Grundigere studier av alle bilder og filmer av dører og åpninger etter sninga i 1983 vil også kunne gi en enda større grad av sikkerhet.

Hvor var politiet?

Åpne sikkerhetsdører i rom sjø og i dårlig vær. En må spørre: Hvorfor ble ikke dette forholdet politianmeldt – eller fulgt opp av politiet selv? Her snakker vi om åpenbare brudd på elementære sikkerhetsregler. Kommisjonen «var kjent med» dette, uten å reagere.

Både Kommisjonen og politiet var og er offentlige organer, og Riksrevisjonen var satt til å gå gjennom nettopp myndighetenes håndtering av ulykka. Hvorfor blir ikke dette påtalt av Riksrevisjonen?

Skjedde stengninga av alarmen regelmessig? Eller var dette knyttet til nødvendige inspeksjoner i søylene? Det overlevende mannskapet må her inviteres til å belyse spørsmålet nærmere.

Her må det også stilles et tilleggsspørsmål: Hvor dypt lå Kielland da ulykka skjedde? Den norske kommisjonen mener den lå på 21,5 meter, som også ville vært i samsvar med den tekniske manualen. Flere bilder av Kielland da den lå ved Edda kan tyde på at den lå høyere i vannet, kanskje på 17-18 meter. Dette var en mer behagelig dybde dersom en ville sikre at gangbrua lå tilnærmet vannrett.

Dybdeforskjellen betyr mye for hvor tyngdepunktet lå. Hvis riggen lå dypt i vannet, ville tyngdepunktet være tilsvarende lavere. Da den mistet D-søylen, ville krengningsvinkelen vært lavere med et lavere tyngdepunkt. Den ville kort sagt blitt liggende lenger i «stabil sideleie» med en lavere krengningsvinkel.

Verken den norske eller den franske kommisjonen problematiserer dette.

¹⁰⁵ Dokument 3:6 (2020–2021) *Rapport Riksrevisjonen*, 140