

ZUCKERMAN, SPAEER, GOLDSTEIN, TAYLOR & KOLKER

ATTORNEYS AT LAW

1201 CONNECTICUT AVENUE, N.W.

WASHINGTON, D.C. 20036

(202) 778-1800

TELECOPIER

(202) 822-8106

201 SOUTH BISCAYNE BOULEVARD

MIAMI, FLORIDA 33131

(305) 579-0100

100 EAST PRATT STREET

BALTIMORE, MARYLAND 21202

(410) 336-0444

101 EAST KENNEDY BOULEVARD

TAMPA, FLORIDA 33607

(813) 221-0100

ROGER E. ZUCKERMAN
MARK W. FOSTER
ROGER C. SPAEER
SAUCE GOLDSTEIN
WILLIAM W. TAYLOR III
PETER R. KOLKER
JANET M. WEISBURGER
STEPHEN H. GLICKMAN
RONALD B. RAVIKOFF
MICHAEL R. SMITH
HERBERT BETTER
MICHAEL S. PASANO
ANTHONY THOMPSON
NELSON C. COHEN
STEVEN M. SALKY
EDWARD C. BERKOWITZ
JUDITH STURTZ KARP
DONALD J. MCCARTNEY
ERIC F. FAGER
MARSHALL B. WOLFF
MORRIS WEINBERG, JR.
JOHN F. LAURO
MARY LOUISE AMERINE
HUMBERTO J. PERA
BLA W. O. BROWN
BARBARA KRAMER MORCAN
MARTIN B. HIMMEL, JR.
RHARON L. KESSELRIS

JOHN F. EVANS (10411808)

IT ADMITTED IN D.C.

TELEPHONE DIRECT DIAL NUMBER

202/778-1802

GUY A. RASCO
LESLIE M. BERGER
KONNA M. CLARK
ROSEMARIE SCHMIDT
DEBORAH J. JEFFREY
DARY D. WEINFELD
BRYAN R. CLEVELAND
BARBARA L. WARD
MELISSA HAMMERLEY CLARK
CYRIL V. SMITH
LOUISE A. STOVALL
THOMAS B. MAGON
FREDERICK W. BALL
BRUCE AMON JAMES
RICHARD B. ROSENBLAT
ELEANOR H. SMITH
ELLEN FISHER MILLS
JENNIFER R. COHENLY
ALAN H. SCHEINER
SUSAN E. KESTNER
VIRGINIA A. WHITEHILL
ROBERT GULACK
NORMAN L. EISEN
LAURA L. DIZNEY
MARIA A. STAMOLAB
TURNER SWAN
TERESA HALLIGAN
JULIE A. BELL
GREGORY H. GUSEY

January 15, 1993

Dr. Carlos Cardoen
Empresas Cardoen
Avendi Ricardo Lyon 906
Providencia
Santiago, Chile

RE: Cardoen Modified Bell 206L-III Helicopter

Dear Dr. Cardoen:

This firm has been retained by you in connection with the seizure by the United States Government of a modified Bell 206L-III helicopter developed by your organization. As you know, the modifications made to the helicopter were performed with full knowledge and approval of the United States Government. From 1988 until mid-1990, representatives of the United States Federal Aviation Administration ("FAA") observed the modifications being made to the aircraft, inspected it on numerous occasions and spent over ten hours actually flying the helicopter. At no point during this period did any representative of the U.S. Government question the purpose of the program or indicate that the program was in any way contrary to U.S. law or policy.

In August 1990, after a flight test program that demonstrated that the helicopter had met all FAA requirements, the management of the FAA decided not to approve the program. FAA internal documents state: "Since Chile is trying to sell this helicopter to Iraq as a gunship, [it] would probabl[y] help [if] 'Saddam' got out of Kuwait!" In our experience, the FAA has never previously denied an aircraft approval on such a political basis. Moreover, the factual

Dr. Carlos Cardoen
January 15, 1993
Page 2

basis of the denial is erroneous. The helicopter is an unarmed civilian prototype without military capability, and we are aware of no agreement, commitment or understanding that it would be sold in any version to the Government of Iraq.

In March of 1991, the aircraft was physically seized by agents of the U.S. Customs Service on the basis that it was a "cobra-type attack helicopter." After this seizure, we commenced negotiations on your behalf to obtain the helicopter's return. We offered to demonstrate to the United States Government that the aircraft was not military in character and stated that any military variant would not be produced and sold without U.S. Government approval. In an effort at reasonable compromise, we also offered to accept conditional release of the helicopter under terms that would ensure that the aircraft would not leave the United States without prior U.S. Government approval. We were unable even to obtain a meeting to discuss these matters with officials of the U.S. Government with authority to release the aircraft. All our attempts at compromise have been categorically rejected and rebuffed.

Because of the refusal of the U.S. authorities to meet with us, we filed a law suit seeking the return of the helicopter. We demonstrated in that action that the helicopter's seizure was producing irreparable harm to your interests and that the continued retention of the aircraft was illegal. Subsequent to our lawsuit, the government filed an action to forfeit the helicopter, once again based upon the allegation that the seized aircraft is somehow a military attack helicopter.

Since the filing of the U.S. Government's forfeiture action in November 1991, we have been attempting, without success, to demonstrate that the U.S. Government's allegations are without substance and merit. We feel confident that we can rebut the claims of illegality surrounding the helicopter. We have documented the U.S. Government's extensive participation in the modification program and can produce evidence that no claim of illegality was ever made prior to the completion of the modifications. The helicopter as now configured differs little, if at all, in terms of potential military capability from standard U.S.-produced civil helicopters whose export and sale is routinely approved by U.S. Government authorities.

Unfortunately, we have so far been denied any opportunity to address these issues in the U.S. Courts. The U.S. Government has successfully delayed any inquiry into the reasons for its seizure of your aircraft, and, yet, has been able to retain possession of the helicopter.

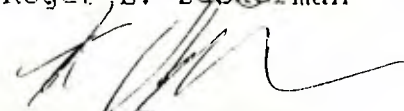
Dr. Carlos Cardoen
January 15, 1993
Page 3

In the foregoing regards, the legal system in the United States has worked unfairly. It has denied Antuco, the helicopter's formal owner, any reasonable opportunity to contest the seizure and to demonstrate its wrongness. You and Antuco have been severely damaged as a result.

Sincerely yours,



Roger E. Zuckerman



Thomas B. Mason

A: DR. CARLOS CARDOEN

DE: ROGER E. ZUCKERMAN
THOMAS B. MASON

RE.: HELICOPTERO CARDOEN BELL 206L-III

FECHA: ENERO 14, 1993

Esta firma ha sido contratada por usted en relación con el embargo del Gobierno de los Estados Unidos del helicóptero modificado Bell 206L-III desarrollado por su organización. Como usted sabe, las modificaciones hechas al helicóptero fueron efectuadas con el amplio conocimiento y aprobación del Gobierno de los Estados Unidos. Desde 1988 hasta mediados de 1990, representantes de la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos ("FAA"), observaron las modificaciones que se estaban haciendo a la aeronave, lo inspeccionaron en numerosas ocasiones y volaron más de 10 horas el helicóptero. En ningún momento durante este período algún representante del Gobierno de los Estados Unidos cuestionaron el propósito de este programa o indicado que este programa fuera de alguna manera contrario a las leyes o políticas de Estados Unidos.

En Agosto 1990, después de un test de vuelo que demostró que el helicóptero reunía los requerimientos de la FAA, decidieron no aprobar el programa. Documentos internos de la FAA puntualizan: "Debido a que Chile está tratando de vender este helicóptero a Irak como un arma bélica, ayudaría si "Saddam" saliera de Kuwait!". En nuestra experiencia, la FAA nunca antes había denegado la aprobación de una aeronave en base a esta política. Más aún, la real base de esta negativa es errónea, El helicóptero es un prototipo civil sin capacidad militar, y no estamos en conocimiento de ningún acuerdo, compromiso o entendimiento, que pudiera ser vendido en cualquier versión al Gobierno de Irak.

En marzo 1991, la aeronave fue físicamente embargada por agentes del Servicio de Aduanas de Estados Unidos en base a que era un "helicóptero de ataque de tipo cobra". Después de este embargo, comenzamos negociaciones en su nombre para obtener la devolución del helicóptero. Nos ofrecimos a demostrar al Gobierno de Estados Unidos que la aeronave no era militar y establecimos que cualquier variación militar no sería producida ni vendida sin la aprobación

del Gobierno de Estados Unidos. En un esfuerzo para llegar a un compromiso razonable, también se ofreció aceptar la libertad condicional del helicóptero bajo términos que asegurarían que la aeronave no dejaría los Estados Unidos sin la previa autorización del Gobierno. No fue posible ni siquiera obtener una reunión para discutir estas materias con funcionarios del Gobierno de Estados Unidos que contaran con la autoridad para liberar la aeronave. Todos nuestros intentos para alcanzar un acuerdo han sido categóricamente rechazados y denegados.

Debido a la negación de las autoridades norteamericanas para sostener una reunión con nosotros, se presentó una demanda solicitando la devolución del helicóptero. Demostramos en esta acción que el embargo del helicóptero producía daños irreparables a sus intereses y que la dilatada retención de esta aeronave era ilegal. Después que se hizo nuestra demanda, el Gobierno presentó una acción para confiscar el helicóptero, una vez más basados en el argumento que la aeronave es de alguna manera un helicóptero de ataque militar.

Desde la demanda del Gobierno de Estados Unidos para confiscar el helicóptero en Noviembre de 1991, hemos estado intentando, sin éxito, demostrar que los argumentos del Gobierno de Estados Unidos no tienen ninguna base ni fundamento. Estamos confiados en que podemos refutar los alegatos de ilegalidad que rodean al helicóptero. Hemos informado al Gobierno de Estados Unidos de su extensiva participación en el programa de modificación del helicóptero y podemos presentar evidencias que ninguna queja de ilegalidad fue alguna vez hecha previo al término de las modificaciones. El helicóptero tal como está configurado actualmente difiere muy poco -por no decir nada- en su potencial capacidad militar, de los helicópteros civiles producidos en Estados Unidos cuya exportación y venta está rutinariamente aprobada por las autoridades del Gobierno de Estados Unidos.

Desgraciadamente, hasta la fecha nos ha sido negada cualquier oportunidad para presentar estos hechos a las Cortes en Estados Unidos. El Gobierno de Estados Unidos ha dilatado exitosamente cualquier investigación de las razones del embargo de su helicóptero, y, más aún, ha podido retener la propiedad del mismo.

En este contexto, el sistema legal de Estados Unidos ha sido injusto. Ha negado a Antuco, el dueño formal del helicóptero,

cualquier oportunidad razonable para debatir el embargo y demostrar su injusticia. Usted y Antuco han sido severamente dañados como resultado de esta situación.

Atentamente,

Roger E. Zuckerman

Thomas B. Mason

Carlos:

Se adjunta a lo Conventado
"Oficio Secreto"
anexo por la solicitud de
RR EE del Sr. Cordero al Com. de
relativo al tema de F. Cordero.

08.01.92

Gracias
M. Agustín J.