

FRAȚII TAMPOSI, DE LA PERIOADA ROMANTICĂ A A AVIAȚIEI CIVILE AMERICANE LA MARILE HOLDINGURI

Cine ar fi crezut, la începutul acestui secol, că din cătunul din munții Pindului, Avdela, în acea zonă a Greciei locuită din vechime de o populație romanică numită vlahi sau armâni, soții Nasi și Aspasia Tamposi vor înfăptui visul lor de a trăi în libertate, că acest vis, intruchipat ca un zbor, se va transmite fiilor lor, în America?! Sătui de asuprirea otomană și de vexațiunile cotidiene, de constrângerile exercitate asupra aromânilor de a se greciza, soții Nasi și Aspasia Tamposi hotărăsc să emigreze în America. În cătunul lor de munte, vor fi visat nopțile, sub puzderia stelilor, să facă această lungă călătorie în zbor, dar acest lucru era imposibil atunci. Legenda lui Icar plana încă asemenea unei fantasme irealizabile peste munți și mări. Primele încercări făcute de Blèriot, Santos Dumond, Traian Vuia, Aurel Vlaicu și alții, pe câmpul de la Issy les Moulinaux, de lângă Paris, deși temerare, abia lăsau să se întrevadă începutul transformării visului în realitate. Așa că soții Nasi și Aspasia Tamposi au făcut lungul, obositorul drum spre America, călătorind cu vaporul, din portul Salonic, numit de aromâni Săruna, pe Mediterana, apoi au traversat Oceanul Atlantic până la zarea de lumină, la pământul făgăduinței, dominat de Statuia Libertății din portul New York. După formalitățile de rigoare, soții Tamposi au făcut un lung drum cu trenul, străbătând America, până la granița cu Canada. Aici s-au stabilit în orașul Nashua, din statul New Hampshire, într-o zonă păduroasă, cu aer proaspăt, care le amintea de îndepărtatele locuri natale. Aromâni întreprinzători și destoinici, soții Tamposi s-au ocupat la început de realizarea unor instalații de prelucrarea bumbacului adus din sud, au făcut o fabrică textilă, apoi au trecut la prelucrarea pielăriei, ajungând să posede mai multe fabrici de încălțăminte, la Nashua și în alte localități. Dar visul zborului în libertate se va transmite fiilor lor, născuți în America, Nicolas, Jim și Sam.

În plină epocă romantică a zborurilor cu monoplanuri, Nick, Jim și Sam se vor afirma, din fragedă tinerețe, între pionierii aviației americane. Pasiunea lor pentru aparatele de zbor nu a fost întâmplătoare, avându-și izvorul în moștenirea lor valahă din munții Pindului. Nick, fratele mai mare, a luat primele lecții de zbor la vârsta de 12 ani, la 17 pilota singur, iar la 19 era deja instructor de zbor. Cei trei frați erau la curent cu orice noutate despre aparatele de zbor, au devenit buni mecanici, își cheltuiau toți banii câștigați în fabricile părinților pentru a achiziționa aparate și a organiza întreceri aviatice. Acele "mitinguri aviatice" din anii 1918-1920, par astăzi desuete, dar cine a văzut filmul "Acei oameni minunați și mașinile lor zburătoare", și-a

făcut, credem, o impresie măcar despre difixcultățile zborurilor și măiestria și curajul inegalabil al aviatorilor. Temerari și iscușiți, frații Tamposi s-au afirmat cu energie și consecvență în acest domeniu. Au devenit particulari, transportând, pe distanțe și trasee dificile, persoane avute, din America sau Canada. Au devenit apoi piloți comerciali, cu aparate, hangare și angajați proprii. Întreprinderea înființată de ei, **Nashua Aviation**, deținea în 1925, o flotă de 18 avioane de diferite tipuri, unele fiind echipate cu tălpi de schi pentru zăpezi, altele cu tălpi și flotoare pentru râuri și lacuri. Compania avea 23 angajați, deținea hangare pentru propriile aparate, cât și pentru alte firme, rezervoare de combustibil, echipamente de comunicație și de prognoză meteo, echipe de întreținere și securitate etc. Din 1925 până în 1940, frații Tamposi au deținut controlul complet al aeroportului din Nashua. Deși în acești ani pilotarea avioanelor era destul de dificilă, neexistând tehnica electronică de azi, frații Tamposi au înființat un serviciu charter, care putea transporta orice persoană în orice loc din Statele Unite și Canada. Prețurile de transport erau corespunzătoare pregătirii și iscusinței piloților. Un sudamerican, Ortega, a oferit 25 de mii de dolari americani (sumă enormă atunci) pentru a fi dus peste Oceanul Atlantic. Frații Tamposi au fost prieteni cu aviatori vestiți, care au venit să-i vadă la Nashua. Dintre ei, numim pe Charles Lindbergh, cel care a zburat pe un monoplan Ryann, într-o cursă solitară, de la New York la Paris, în 1927, ori pe Richard Chamberlain, între primii care au încercat să înconjoare lumea, care a venit la Nashua, oferindu-le aparatul său ... Între zburători exista o amicitie deosebită și fiecare se întrecea să-și arate măiestria și cutezanța. La Nashua, se întâlneau periodic, în reuniuni numite "Zborul în hangar", aviatori din America și Canada ... Adeseori, aviatorii trebuiau să zboare în regiuni necunoscute, cu hărți rudimentare, să decoleze sau să aterizeze pe piste improvizate etc. Frații Tamposi se pot mândri cu faptul că întreprinderea lor, **Nashua Aviation**, timp de 15 ani, nu a înregistrat pierderea sau deteriorarea niciunui aparat, și nici pierderi umane din rândurile pasagerilor. Tot frații Tamposi se puteau mândri cu Școala de pilotaj înființată de ei la Nashua, care a format sute de piloți încercați și zeci de instructori de zbor aleși dintre cei mai experimentați. I-au ajutat până și pe curieri să absolve clasele de zbor. Primirea la Școala de pilotaj se făcea în baza unui examen teoretic și practic de mare exigență. Cursanții trebuiau să aibe calitățile fizice și psihologice necesare încercărilor dificile ale zborurilor pe orice vreme, în orice situație, peste munți și văi, peste lacuri și păduri, peste zăpezi nesfârșite. Cursurile teoretice și demonstrațiile practice erau urmărite cu o exigență deosebită. Înainte de examenele de absolvire se organizau demonstrații, cursanții trebuiau să execute degajat toate tehnicile de zbor. Examenele scrise acopereau domenii ca: Principii de navigație aeriană, Aparate și motoare de zbor, Cartografie, Meteorologie etc. Teoria și practica zborului erau considerate inseparabile. În fine, examenele practice erau supervizate de Administrația Aeronautică Civilă și de Ministerul

Comerțului. Dacă Nick Tamposi s-a făcut cunoscut ca fondator al **Nashua Aviation**, Turnul de Control din Nashua purtând și astăzi numele său, fratele său, Jim, s-a implicat în dezvoltarea învățământului aeronautic, fiind unul dintre fondatorii Colegiului "Daniel Webster" din Nashua, care dedica o mare parte a procesului de învățământ aviației, de la teoria zborului, tehnicile de zbor și mecanică, la meteorologie, legislație, organizare și administrare. Recunoscut, peste ani, ca un pionier în acest domeniu, Colegiul "Daniel Webster" i-a conferit lui Jim Tamposi titlul de Doctor Onorific ... La Școala de pilotaj de la **Nashua Aviation**, apoi la Colegiul **Daniel Webster** s-a format crema personalului de pe liniile aeriene, după cum mulți dintre piloții antrenati de frații Tamposi au acționat cu eroism în misiunile grele din anii celui de al doilea război mondial ...

După cum este știut, aviația a avut o evoluție impetuoasă, proiectanți și ingineri constructori de avioane și motoare de avion, în fabrici tot mai bine echipate, contribuind la această evoluție. La finele anilor '20, începutul anilor '30, zborurile temerare cu monoplanuri, salturile acrobatică, aterizarea verticală fără motor, aterizările forțate pe terenuri aride sau înghețate, toate acele "minuni" care făcuseră faima "zburătorilor" romantici, lăsau locul zborurilor pe mari distanțe, cu caracter utilitar, de transport de pasageri și mărfuri. Dar calitățile deosebite ale aviatorilor rămăneau să fie luate în seamă, ca prioritate, deși tehnicile evoluau rapid. Nick Tamposi se va afirma în continuare, fiind consecvent vocației și pasiunii sale. La numai 22 de ani devine comandant la cea mai cunoscută companie aviatică din Statele Unite, **Pan American**, ales pentru calitățile sale, fiind, probabil, cel mai tânăr comandant din istoria acestei companii. Îndeobște, companiile aviatice nu acordă brevetul de comandant decât piloților cu o lungă și verificată experiență, trecuți de 40 de ani. Dar Nick Tamposi avea o solidă experiență și un talent de excepție. Pentru calitățile sale, șefii de state, mari businessmani, companii diferite, l-au solicitat de la **Pan American**, pentru a efectua zboruri considerate dificile sau de mare importanță. O astfel de cerere a venit din partea președintelui Braziliei, în urma căreia Nick Tamposi a efectuat un zbor deasupra pădurilor Amazoniene și, cu precădere, asupra ținutului rămas virgin și în parte necunoscut și până astăzi, numit Matto Grosso, misiune cu caracter științific, în cadrul căreia s-au luat repere, s-au făcut fotografii și filme, în vederea întocmirii unor hărți și studii. O altă solicitare a venit din partea președintelui Indoneziei, și, cu avizul lui **Pan American**, Nick Tamposi a întreprins o călătorie în jurul lumii, având ca punct de plecare Djakarta, capitala Indoneziei. Impresionați de timpul record în care Nick Tamposi și-a îndeplinit această misiune, care a însemnat practic parcurgerea în zbor a zeci de mii de kilometri, peste munți și oceane, la întoarcere, indonezienii i-au dăruit un set de masă lucrat artistic din argint și l-au înconjurat cu laude. Ajuns la o vârstă a maturității depline, Nick Tamposi a rămas fidel pasiunii sale, iar **Pan American** a continuat să-i acorde misiuni importante. Trebuie

arătat astfel, că, în plin "război rece", într-un moment în care oficialitățile americane încercau ameliorarea relațiilor cu țările estice, Nick Tamposi s-a remarcat din nou. El este cel care a inaugurat zborurile **Pan American** la București și Moscova, în 1967. Publicist dotat, în ziarele din New Hamshire, Nick Tamposi a relatat cu detalii inedite, pline de culoare, călătoriile sale, între care și cea din 1967, la București. Se pare că autoritățile bucureștene erau la curent asupra personalității lui Nick Tamposi, inclusiv asupra cunoștințelor sale de limba și cultura română, căci i-au făcut o primire impresionantă, similară cu a unui șef de stat, cu fanfară, grup folcloric, toasturi etc., prilej cu care Nick a oferit primarului Bucureștilor cheia orașului New York, din partea primarului megalopolis, Lindsay ... În august 1970, cu prilejul vizitei președintelui american Richard Nixon în România, aeronava prezidențială **Air Force One** a fost comandată de același ilustru pilot Nick Tamposi. Deși Casa Albă avea pentru **Air Force One** proprii săi piloți experimentați, se pare că însuși președintele Nixon l-a cerut de la **Pan American** pe Nick Tamposi ... Strălucitul pilot de origine aromână a descris în articolele sale memorialistice și alte călătorii, între care se înscrie și o impresionantă relatare a survolării întinderilor înghețate, întretăiate de fluvii, lacuri și păduri, ale Siberiei. În 1975, când cel mai mare dintre frații Tamposi, Nick, s-a stins din viață, familiile fraților Tamposi dețineau mari holdinguri în New Hampshire și Florida, dovadă a tenacității și priceperii lor nu numai în aviație, dar și în afaceri. Ca un fapt recunoscut în America, frații Tamposi s-au făcut remarcați în primele rânduri ale Partidului Republican, fiind lideri necontestati în statul New Hampshire. Cel mai mic dintre frații Tamposi, Sam, a primit înalte distincții federale. Fiica lui Sam Tamposi, Elizabeth, a fost secretară asistent de stat la Washington, în timpul administrației George Bush ... Poate că nu este lipsit de interes să mai arătăm, în finalul acestor însemnări, că frații Tamposi au fost și pasionați sprijinitori ai celui mai îndrăgit sport din Statele Unite, basseballul, fiind acționari la cunoscuta echipă de basseball Boston Red Sox ... Sperăm să venim cu noi aspecte ale evoluției acestei măndre ramuri aromâne din America într-o relatare viitoare.

LES FRÈRES TAMPOSI, DEPUIS LA PÉRIODE ROMANTIQUE DE L'AVIATION CIVILE AMÉRICAINE AUX GRANDS HOLDINGS

Résumé

En pleine époque romantique des vols à monoplane, Nick, Jim et Sam Tamposi se sont affirmés de leur tendre jeunesse parmi les pionniers de l'aviation américaine.

L'entreprise fondée par eux, NASUA AVIATION détenait en 1925 une flotte de 18 avions de différents types. Ils se sont liés d'amitié avec des aviateurs célèbres (Charles Lindbergh, Richard Chamberlain) et ils possédaient de grands holdings en New Hampshire et Floride, ce qui prouve leur ténacité et leur adresse non seulement en aviation, mais en affaire aussi.

Ils ont agi héroïquement au cours des grandes missions des années de la seconde guerre mondiale ainsi qu'en pleine "guerre froide" à un moment où les officiels américains essaient l'amélioration des relations avec les pays de l'Est.

Ils se sont fait remarquer dans le Parti Républicain, étant des leaders incontestables dans l'Etat New Hampshire.

Ce sont seulement quelques-uns des aspects de l'évolution de cette fière branche macédonienne de l'Amérique.