B. Stenge Csaba:

In memoriam Gersy Tamás

Gersy Tamás 1918. november 6-án született Szolnokon id. Gersy Tamás katonai nyilvántartó tisztviselő és Zid Anna gyermekeként. A Gersy-gyerekek összesen heten voltak testvérek, közülük azonban ketten fiatalon elhunytak. A felnőttkort megérő öt testvér közül a legidősebb az 1909-es születésű, 1931-ben repülőtisztté avatott Károly volt, őt két lánytestvér követte, majd megszületett Tamás, végül egy újabb lánytestvér. Gersy Tamásnak Károly bátyján kívül két unokabátyja is a légierőnél teljesített szolgálatot: az 1899-es születésű, 1920-as avatású János és a nála egy évvel fiatalabb, 1924-es avatású öccse, István. Így aztán nem csoda, hogy Gersy Tamás is a hivatásos repülőtiszti pályát választotta, és mint azt többször is tréfásan említette a szerzőnek, ő volt a „Gersy-klán" legfiatalabb tagja a magyar légierőben. (A pályaválasztással kapcsolatban azért azt el kell mondani, hogy Gersy Tamás ifjúkorában leginkább Malért pilóta szeretett volna lenni, de a II. világháború idején a hazai polgári légiforgalom fokozatosan leépült, majd meg is szűnt.)[1]

Fontos még megemlíteni a család és a repülés kontextusában, hogy Gersy Tamás húgának első férje a szolnoki Lovász Pál volt, akinek az öccse, Lovász József Nándor[2] – jelentős részben Gersy Tamás hatására – szintén a hivatásos repülőtiszti pályát választotta. Ez a döntés azonban az ő számára végzetes volt, mert 1943. május 21-én akadémikusként lezuhant egy Sólyommal a kecskeméti repülőtéren és repülőhalált halt (ha kiképzése végét megéri, 1943. december 6-án avatták volna hivatásos repülő hadnaggyá).[3] Gersy Tamás életének egyik legkínosabb pillanataként emlékezett arra, amikor Lovász József 1943. május 24-ei szolnoki temetésén – melyen ő is részt vett – a lezuhant fiatal akadémikus édesanyja, özv. Lovász Nándorné őt vonta felelősségre azért, mert fia miatta választotta a repülőtiszti pályát és ezért halt meg.



A BSE Budaörsön, motoros I. fokú kiképzésen lévő növendékeinek csoportja egy Hungária I. előtt, 1938. augusztus 7-én. Az álló sorban balról az első Kun Miklós, hatodik Gersy Tamás. Az ülő sorban Gersy Tamás előtt, sapkában Nyemecz Pál látható. (A szerző gyűjteményéből.)

[1] *A külön nem jelölt információk a HM HIM Központi Irattár 507/1597. sz. tiszti okmánygyűjtőjén, illetve Gersy Tamás szíves közlésein alapulnak.*

[2] *Lovász József keresztneve több helyen is hibásan szerepel (Pálként, illetve Istvánként is). Az autentikus forrás, Köröslada állami születési anyakönyvének 1941/205. fsz. bejegyzése szerint ő a József és a Nándor keresztneveket viselte. Lásd erről még Becze Csaba: Az arany sas nyomában. Szilaj Varga Gyula és a magyar gyorsbombázók a II. világháborúban. Nagykovácsi, Puedlo, 2008. 27. o., ahol szintén a helyes alakban szerepel a név.*

[3] *A halálos balesetről lásd még Becze Csaba: Az arany sas nyomában. Szilaj Varga Gyula és a magyar gyorsbombázók a II. világháborúban. Nagykovácsi, Puedlo, 2008. 27. o.*



Vanek József (1886-1944), neves grafikusművész és karikaturista rajza Gersy Tamásról, mely a budaörsi motoros I. fokú kiképzése alatt készült. (A Gersy család gyűjteményéből.)

Gersy Tamás szülővárosában, a Verseghy Ferenc reálgimnáziumban kezdte meg középiskolai tanulmányait, azokat azonban a család többszöri költözése miatt részben a budapesti III. kerületi Árpád reálgimnáziumban végezte (a 2. és 3. osztályt végezte Budapesten). Végül 1938. június 4-én Szolnokon, a Verseghy Ferenc reálgimnáziumban tette le sikeres érettségi vizsgáját.[4] Szintén Szolnokon, a szandai réten kezdett vitorlázni is, mindössze 8 felszállásból szerzett „A" vizsgát, melyet hamarosan a „B" vizsga követett. (A „C" vizsgát visszaemlékezése szerint a háború után OMRÉ-nél tette le Békéscsabán.)

Elsőfokú motoros repülő kiképzését a Budapest Sport Egyesület Repülő Szakosztályánál kapta Budaörsön 1938. augusztustól októberig, oktatója Kőszegi Gyula volt. A haderőn kívüli motoros repülő tanfolyamot a Légügyi Hivatal szervezte (ez még a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap kiképzőkereteinek felállítása előtti év volt). A kiképző géptípus is még a Hungária I. volt – 9 hengeres, 108 lóerős Siemens csillagmotorokkal –, nem a később állandóan alkalmazott Bü 131. A tanfolyamon az egyik legtöbbet foglalkoztatott Hungária a HA-HUA lajstromjelű példány volt, melyet 1938. október 15-én K.001-re lajstromoztak át.

Gersy Tamás 14 óra 36 perc repült idővel abszolválta az I. fokú kiképzését. A csoportban ekkor kiképzettek között volt néhány olyan civil is, akik később nem kerültek a légierő állományába (színészek, arisztokraták).

Mellettük természetesen voltak számosan olyanok is, akik a magyar királyi honvéd légierőnél később eredményesen szolgáltak, komolyabb karriert futottak – vagy futhattak volna - be, így Bányi Sándor, Donáth Vilmos, Hatfalussy Egon, Hangyál Mihály, Jablonszky Elemér, Kun Miklós, Lója Géza, Rákász József, vagy az utolsóként még ma is közöttünk lévő Nyemecz Pál.[5]



M. kir. „Horthy Miklós" honvéd repülő akadémia — III./17. évfolyam.

Osztályozási értesítő

Gersy Tamás akadémikusról, az 1942/43 tanévre.

Tantárgyak: Kelt; Összegyénség; Tehetség, szorgalom; Magatartás; Öltözet; Felsőbb mennyiségtan; Mechanika; Fizika; Ábrázoló mértan; Technológia; Repgéptan; Jogismeret; Német; Olasz; Francia (nyelv); Szolgálati szabályzat; Gyakorlati szabályzat; Hárctant; Hadseregtervezés; Hadtörténelem; Katonai földrajz; Terepfan; [illegible] bombaismeret; Tűzérismeret; Műszaki ismeret; Híradó ismeret; Katonai ügyirály; Cseh könig. ea.; Katonai eü. ismeret; Repülőgép ismeret; Repülőmotor ismeret; Cégszerk. és műszaki rajz; Navigáció; Légiművészet; Légiorfan; Anyagismeret; Gyakorlati kikötés; Lovaglás, hajlás; Testnevelés; [illegible]; Egységszám; Átlagegységszám; Iskolai végzettség; Évfolyam-rangszám; Osztály-rangszám; Kihintés; Megjegyzés; Hozzátartozók aláírása

Évi záróvizsga: [illegible] — Félévi záróvizsga: [illegible]

Láttam: [illegible] akadémia parancsnok. — [illegible] osztálytanácsnok.

Wiko kő- és könyvnyomda Kassa.

3. Gersy Tamás avatás előtti, záró akadémiai osztályozó értesítője. (A szerző gyűjteményéből.)

Gersy Tamás ezt követően, karpaszományos repülőként 1939. február 1-én vonult be Nyíregyházára a Regvi 1. századához csapatszolgálatra (szolgálati idejét utólag 1938. október 5-től számolták). A következő több mint egy évet a Regvinél töltötte, azzal együtt Nyíregyházáról Ungvárra, majd Szombathelyre áttelepülve. 1940. június 7-én vezényelték a vadászrepülő harckiképző századhoz, mellyel Szombathelyen és Budaörsön hajtott végre gyakorló repüléseket szeptember végéig. 1940. október 1-el vették át a kassai Repülő Akadémia állományába, közben 1940. november 20-ai ranggal zászlóssá nevezték ki.

Gersy Tamás 1942. december 6-án avatott akadémiai évfolyama meglehetősen egyedi volt, mivel három korosztályból tevődött össze: nyolcan voltak azok – köztük Gersy Tamás is – akik két, további 15-en, akik egy évet töltöttek csapatnál az akadémiára történő bevonulásuk előtt.

---

[4] *Verseghy Ferenc Gimnázium irattára, érettségi anyakönyvek, 1938/28. törzskönyvi szám.*

[5] *Kőszegi Gyula: A „Budapest" Sport Egyesület Repülő Szakosztályának 1938. évi működése. In: Magyar Szárnyak 1939. január, 8. o., Donáth Vilmos motoros Repülési Naplója (másolata a szerző birtokában), Gersy Tamás Repülő Leírása (másolata a szerző birtokában), továbbá Gersy Tamás és Nyemecz Pál szíves közlései alapján.*



Gersy Tamás akadémiai avatási portréja. (A Gersy család gyűjteményéből.)

(Ezt a két csoportot 1942. július 1-i ranggal avatták hadnaggyá, közülük a két évet csapatszolgálatban töltőket 1941. június 1-i sorolással, 1944. január 1-i hatállyal főhadnagynak nevezték ki, a másik csoport tagjai a háború végéig maradtak hadnagyok.) A legfiatalabbak, további nyolc fő közvetlenül a katonai főreáliskolákból, vagy civil érettségi után került az akadémiára, őket 1942. december 1-i ranggal avatták hadnaggyá.[6]

Az akadémián töltött idő alatt, 1941. június 18-án adományozták Gersy Tamás részére az Erdélyi Emlékérmet. 1941 nyarával kapcsolatban érdemes még kiemelni, hogy ennek az évfolyamnak a tagjai is szemtanúi lettek a Kassát ért 1941. június 26-ai bombatámadásnak. Ők maguk szovjet támadókat feltételeztek a város felett megjelenő gépekben, bár a támadásról őket nem kérdezte senki (az egy, illetve két év csapatszolgálat után az akadémiára bevonulóknak már voltak némi valós katonai repülő tapasztalatai is).

Az akadémián töltött idő alatt, az 1942/32. számú, augusztus 11-én megjelent Honvédségi Közlönyben közzétett 64.677/eln. kik. 1942. sz. rendelet alapján Gersy Tamás megkapta a Nagy honvéd sportügyességi jelvényt is.

Gersy Tamást – mint azt már említettem - 1942. december 6-án avatták fel hivatásos repülő hadnaggyá 1942. július 1-ei ranggal, 36. rangszámmal. Avatása után a mátyásföldi 5/I. vadászrepülő pótosztály állományába helyezték. Ahogy ez akkoriban nem ritkán előfordult, harckiképzését avatásakor még nem fejezte be, így hivatalosan megfigyelőnek avatták. A repülőgép-vezetői kinevezését és a koronás arany sast, a repülőgép-vezetők jelvényét Gersy Tamás hivatalosan 1943. március 20-án kapta meg.[7]

Gersy Tamás közvetlen, barátságos természete miatt bajtársai között nagyon népszerű volt. Az egyik szintén Mátyásföldön szolgálatot teljesítő, 1941-es alapkiképzésű legénységi pilóta egy évfolyamtársához írt, 1943. február 5-ei keltezésű levélben az alábbiakban jellemezte őt: *„Van négy fiatal hadnagy nálunk, akik most decemberben lettek avatva. Van köztük egy irtó rendes gyerek, a Gersi hdgy.* (sic! Gersy Tamást így anyakönyvezték és mindig is ebben a formában használta vezetéknevét, nem Gersiként – szerző) *Még jobb f.., mint a Zvolenszki hadnagy* (sic! Zvolenszky Egont 1942. június 18-án avatták hadnaggyá, 1943. október 20-án halt repülőhalált egy Stösserrel Kecskeméten - szerző) *volt. Mindent elintéz nekünk. (…) Ő bejön a szobánkba minden d.e. és megkérdezi, hogy mit kellene csinálni – mivel most nem repülhetünk a víz miatt. Hol vívóórákat ad, hol pisztolylövészetre megyünk, stb. Ha esetleg az éjjelt átmulattuk volna és fáradtak vagyunk, semmi akadálya, hogy egész nap aludjunk."*[8]

Gersy Tamást 1943. július 20-án a keleti hadszíntérre vezényelték, ahol augusztusban Kijevben és Umanyban néhány gyakorlórepülést hajtott végre Weihével és Aradoval, illetve egy alkalommal Fw 189-essel is, de augusztus 22-én visszavezényelték Mátyásföldre. (Bf 109 típusátképzését sem kapta meg a hadműveleti területen - feltételezhetően a keleti hadszíntéren meginduló nagyarányú szovjet offenzíva miatt, amely átgondolásra késztette, illetve részben meghiúsította a korábbi terveket).[9] Mátyásföldről szeptember 29-én Börgöndre vezényelték Bf 109 típusátképzésre, ahol 1943. december 31-ig tartózkodott. Az átképzés során Az Arado és Héja felszállások mellett Bf 109 E alváltozattal repült, utóbbi típussal összesen 5 óra 27 percet.[10]

Gersy Tamást 1944. január 1-jén főhadnaggyá nevezték ki. Ezután már csak rövid időt töltött Mátyásföldön, mivel az 1944. május elsejével Veszprémben felállított 101. vadászrepülő osztály 101/3. századába, a „Drótkefébe" helyezték első tisztnek.

Századával nyár elején 4 harci bevetést repült: 1944. május 30-án, június 2-án, június 16-án és június 27-én. A két utóbbi bevetésen légi harcban is részt vett, mindkétszer könnyebben meg is sebesült: június 16-án egy Lightning lövedékétől a jobb sarkán, míg június 27-én a saját légvédelem repeszétől a jobb vádliján. Nem sokkal később elérkezett 1944. július nyolcadika, mely napon a Veszprém-jutaspusztai repülőteret amerikai légitámadás érte. Gersy Tamás így emlékezett a tragikus nap eseményeire:

„Megtörtént az eligazítás is. Ha a gépek, melyek iránya inkább Ausztria felé mutat, ide is átjönnek, akkor ráfizetnek. Az eligazítás szerint a Drótkefe azon rajába kerültem, ami földön maradó, de azonnal bevethető tartalékként szerepelt.

A kiválogatásnál szerepet játszott a friss, de gyógyuló lábsebem, a pirosló szemem (előző nap motorpróbánál benzines homok ment a jobb szemébe – szerző), *de a fő szempontot parancsnokom mondta ki »Tamás, te maradj készültségben, hogy a vasárnapi kinyírásodban részt vehess.« Ez a kinyírás természetesen az eljegyzésem volt*[11]*. Az ilyen ziccert nem lehet kihagyni, annak ellenére, hogy ő is fiatal házas volt.*

---

[6] *Lásd erről bővebben Simorjay András: Az 1942. december 6-ai avatású évfolyam. In: Magyar Szárnyak Évkönyv 1988. 49-50. o.*

[7] *HM HIM Központi Irattár 507/1597. sz. tiszti okmánygyűjtő, illetve Gersy Tamás Repülő Leírása alapján.*

[8] *A levél másolata a szerző birtokában. A levél rá vonatkozó részét el is vittem néhány évvel ezelőtt Tamás bácsinak, aki jót nevetett a rá vonatkozó „még jobb…" kezdetű kitételen.*

[9] *Gersy Tamás Repülő Leírása (másolata a szerző birtokában).*

[10] *Uo.*

[11] *Gersy Tamás ezt az első eljegyzését két nappal későbbre, 1944. július 10-ére tervezte menyasszonyával. Bár az eljegyzést megtartották, menyasszonya a háború végén altábornagy édesapjával együtt nyugatra menekült, ahonnan később Ausztráliába távozott, így később mégsem ő lett a hadifogságból hazatérő Gersy Tamás felesége.*

Az első raj felszállt már, talán a Zongorával együtt. Mi ülőkészültségben vártuk a zöld rakéta felröppenését. Ez volt talán a legidegesítőbb. Amikor már benyomtuk a gázt, egy kissé felengedett a nyomás. Ott már annyi tennivalónk volt, hogy nem értünk rá másra gondolni. (…) Közben a hangszóró adatai alapján kiderült, hogy az ellenséges gépek hazánkon kívül repültek, ezt jelezte nemsokára a légiveszély lefúvása is. Megindult a normális élet a reptéren. Az ülőkészültségben lévő pilóták kiszálltak a gépekből, az alacsonyabb készültségi foknak megfelelően repülőruhában a gépek mellett nyújtózkodtak, én a fűben heverve vártam a teljes feloldást. A távoli hangszóró zenét közvetített, ki-ki végezte a maga feladatát, a szakácsok krumplit hámoztak, a szerelők javítgatták a gépeket, mi meg a fűben fekve vártuk – kb. 300 m-re a körletünktől – felrepült bajtársaink visszajöttét.

Úgy 11 óra tájban szokatlan hangú repülőgépzúgás ütötte meg a fülem. Jönnek vissza a Messerek, gondoltam és felnéztem az égre a hangárok felé. Onnan jött a hang és a Halál. Siklórepüléssel jöttek kb. 3000 m magasan a halált hozó Liberatorok. Vagy hatvanan lehettek, két csomóban, fekete hassal, ami azt jelentette, hogy dobásra készen kinyitották már az ezüstös gépek hasát, bele lehetett látni a belsejükbe.

Pillanatok alatt átvillant az agyunkon, hogy ezek ismeretlen módon kikerülték a légvédelmet és orvul megtámadnak minket. (…) Nem nagyon sokáig szemléltük a gépeket, abban a pillanatban tisztában is voltunk mindennel és már rohantunk is szerelőtársainkkal együtt a körlet felé, ami mögött futóárok, sőt a vasúti töltés alatt egy jó óvóhely is volt. Rajtam nehéz repülőruha és csizma volt. Futásom siettette a gépek felől hallható orgonahangszerű fütyülés és zúgás. Nem az az ismert hang, mint amint egy nagy bomba fütyül, sivít, majd robban. Azzal is tisztában voltunk, hogy repeszgránátokat kapunk, és akit elkap nyílt terepen egy ilyen bomba, azt szitaszerűen kilyuggatja. És a gépek orra egyenesen felénk állt.

Az egyre erősödő zúgás félelmetesen közeledett, mint egy magas, rohanó erdő, a bokrok helyett apró villanásokkal. Hogy ilyenkor mit miért tesz az ember, ki tudja, egyet tudtam, hogy ha rohanás közben találnak el, nagyobb a valószínűsége, hogy meghalok. Inkább lefeküdni, ha már nem érhetem el a futóárkokat. Éppen a kis erdő első egyedülálló fájához értem. Fejem a fa védelmében, jobbra kinéztem, nincs-e rés ebben a felém rohanó feketeségben. Az utolsó pillanatig láttam, hogyan szántja fel a füvet, földet az egyenes vonalban lezúduló bombatömeg. Amilyen kicsire lehetett, olyanra húztam össze magam. »Istenem segíts, most meghalok« kiáltottam és abban a pillanatban tényleg meglegyintett a halál. Ez a legyintés egy közvetlenül mellettem robbanó bomba volt. Döbbenetes nagy ütést éreztem a jobb felső combomon, miközben a légnyomás jó két méter magasra feldobott, majd egy másik bomba légnyomása visszataszított a földre.

Azt gyorsan felfogtam, hogy élek, arcom piszkos, kormos, alig láttam. Kezem önkéntelenül az ütés helyét kereste és teljes öklöm eltűnt egy nagy sebben.

A fekete port és füstöt okádó szörnyűség átszaladt a körletünkön. Feltápászkodtam, fél lábon ugrálva közelítettem meg a század barakkjait. A repülőgépzúgást is legyőző szörnyű ordítások hallatszottak a körlet felől. Elugráltam egy kilyuggatott személyautó mellett, ami alól akkor mászott ki egy repülőtársam kisfia sértetlenül. A kocsi összes gumikereke ki volt lyukasztva. Tovább araszoltam a körletbe intézkedni, hiszen én voltam a levegőben lévő parancsnok rangidős helyettese. Az emberek fele a földön fekve jajgatott. Itt láttam életem legborzasztóbb jelenetét. Egy öreg székely katona a földön vonszolta magát, két lába és bal karja tehetetlenül lógott mellette. Egy kiálló bokorba kapaszkodva húzta be magát a bokor sűrűjébe, miközben halálra riadt szemekkel nézte a gépeket."[12]

Gersy Tamás főhadnagy rendkívül súlyos és lassan gyógyuló sebe a jobb combján a háború végéig sem jött rendbe (emellett egyébként test-szerte több további kisebb szilánk is eltalálta).

A veszprémi kórházban eredetileg amputálni is akarták a jobb lábát, azonban ő ez ellen erélyesen tiltakozott és egy fiatal sebész, dr. Penkov Iván[13]főorvosának utasítása ellenére az amputáció helyett kitisztította a sebet és „elrejtette" Gersy Tamást a szülészet feletti kis szobában (ezért Gersy Tamás természetesen élete végéig nagyon hálás volt). Láza azonban hamarosan felszökött és vérátömlesztésre volt szükség – századának minden pilótája önként jelentkezett, a választás az azonos vércsoport miatt végül Molnár László hadnagyra, a keleti hadszíntérről hazatért ászra esett.[14]

Gersy Tamás ezért a súlyos sebesüléséért természetesen pántot kapott a koszorúval és kardokkal ékesített I. osztályú Tűzkeresztjére is (azt nem tudtam egyértelműen kideríteni, hogy a június 16-i és 27-i könnyű sebesülései okán is kapott-e külön sebesülési pántokat).

Ezt követően, 1944. november 1-jén pedig Gersy főhadnagy a nyári harcokban nyújtott teljesítményéért megkapta a Kormányzói dicsérő elismerés Magyar Koronás Bronz Érdemérmét hadiszalagon a kardokkal.[15]

Veszprémben az ellenséges légitámadások kétszeresen is nagyon keserű emlékeket hagytak Gersy Tamásban, mivel itt érte a végzet édesapját is, aki Szolnokról ide vonult vissza. Id. Gersy Tamás nyugállományú katonai főtisztviselő, tartalékos – reaktivált - százados 1945. január 6-án reggel 4 órakor szívrohamban hunyt el egy légitámadás során Veszprémben, a Károly tér 9. sz. alatti épület óvóhelyén, három nappal a hatvanötödik születésnapja előtt.[16] Az ő sírja ma is a veszprémi alsóvárosi temetőben található.

---

[12] *Gersy Tamás kéziratos visszaemlékezése (másolata a szerző birtokában).*

[13] *A veszprémi kórházban 1942-től praktizáló bolgár származású dr. Penkov Iván (1914-1982) a 101. vadászrepülő osztály, majd ezred pilótáival nagyon jó személyes kapcsolatban volt, a „Puma" pilóták ezért őt kvázi „saját" orvosuknak tekintették.*

[14] *Gersy Tamás kéziratos visszaemlékezése (másolata a szerző birtokában), továbbá Becze Csaba: Elfelejtett hősök. A Magyar Királyi Honvéd Légierő ászai a második világháborúban. Nagykovácsi, Puedlo, 2006. 52. o.*

[15] *54. sz. Honvédségi Rendeletek sz. ü. 1944. december 21. 1104. o.*

[16] *MNL Veszprém Megyei Levéltára, XXXIII/1. Veszprém város 1945. évi állami halotti anyakönyvi másodpéldánya, 26. fsz. bejegyzés.*

Gersy Tamás 1945 január második felében ismét végrehajtott néhány gyakorló-, illetve vándorrepülést, ezek egyikén kis híján le is zuhant egy Bf 109-essel, mert ekkor is állandóan erősen be volt gyógyszerezve és rosszul lett repülés közben (télen a sebét is újra fel kellett vágni, mert a repesz mélyre bevitt magával egy darabot Gersy Tamás nadrágjából, ami bent maradt, és emiatt ismét begyulladt a lába). 1945. január 23-án még egy utolsó bevetésen is részt vett, azonban valószínűleg ekkor is rosszul lett és visszafordult, mert a szabad vadász bevetés csak 20 perces repült idővel került bejegyzésre a Repülő Leírásába (a bevetett raj egy órát volt távol).[17] Néhány rövid gyakorló- és vándorrepülést február elején is végrehajtott, ezek közül a legutolsót 1945. február 10-én, ezzel katonai repülő pályafutását 281 óra 48 perces repült idővel zárta.[18] Gersy Tamás főhadnagy alakulatával visszavonulva Pockingban esett amerikai hadifogságba 1945. május 3-án.

Gersy Tamás a hadifogságból 1946. május végén tért haza. Hazatérése után, a szolnoki cukorgyárban lakatos segédmunkásként kezdte civil pályafutását, majd 1948. december végén könyvkötő segédlevelet szerzett. 1949. március 7. és 1950. május 15. között az Országos Magyar Repülő Egyesület (OMRE) repülőoktatójaként tevékenykedett a Szeged melletti Algyőn és Békéscsabán (Az OMRÉ-tól történő eltávolításának ki nem mondott oka természetesen egykori hivatásos tiszti mivolta és háborús szolgálata volt.) Gersy Tamás Algyőn ismerkedett meg későbbi feleségével is, akivel 1949-ben keltek egybe, és akivel 64 évig voltak boldog házasok. Hosszú, boldog házasságuknak azonban már a kezdetén súlyos problémákat okozott Rákosi rendszere: Gersy Tamás feleségének szüleit 1950. június 23-án elvitte az ÁVH Kiskundorozsmáról, három évre kitelepítették őket a Hortobágyra, miközben a módos kereskedőcsalád mindenét elvesztette. Az ÁVH kis híján Gersy Tamás feleségét, Lenkét is elvitte első, ekkor mindössze 8 napos újszülött kislányukkal együtt. Szerencsére egy emberséges orvos ismerősük a fiatalasszonyt beutalta egy kórházba, így sikerült elkerülnie a Hortobágyra hurcolást.

Gersy Tamás az OMRÉ-tól való eltávolítása után is csak fizikai munkásként dolgozhatott: rövid ideig könyvkötő volt a Kossuth Nyomdában, majd 1951-től a Ganznál előbb segédmunkás, majd elektroműszerész volt, ahonnan 1954-ben az Autóalkatrész Javító Vállalathoz helyezték át, ahol autó elektromos műszerész, majd művezető lett.

1961-1964 között levelezőn gépésztechnikusi oklevelet szerzett, 1969-től csoportvezetőként dolgozott az AFIT-nál Mátyásföldön, onnan is vonult nyugdíjba 1978. november végén. Nyugdíj mellett is hosszabb ideig dolgozott, előbb 1980-1982 között a Szerzői Jogvédő Hivatalnál gondnokként, majd egy gázkazánfűtő tanfolyamot elvégezve 1983-tól a centenáriumi általános iskolában kazánfűtőként, majd portásként. Mint a háború utáni élete mutatja, Gersy Tamás nem futott be komoly civil karriert, legfontosabb, családapai feladatát viszont példásan teljesítette, hiszen tisztességgel felnevelte két lányát, majd látta felnőni négy unokáját és megérte hat dédunokája születését is.

Ami Gersy Tamás rendfokozatát illeti, fontos megjegyezni, hogy az 1956-os forradalom és szabadságharc leverését követően meginduló felülvizsgálatok következményeként tömegesen fokozták le a régi rendszer egykori tisztjeit. Gersy Tamás feltételezésem szerint adminisztrációs hiba miatt maradt ki a felülvizsgálatból, mert felülvizsgálati dokumentációnak nincs nyoma a tiszti okmánygyűjtőjében. Ha lett volna az ő esetében is ilyen felülvizsgálat, szinte biztosra vehető, hogy az ő rendfokozatát is elvették volna, így azonban megmaradt tartalékos főhadnagynak. Ezzel kapcsolatban Gersy Tamás utolsó katonai feladataként 1961. április 3. és június 31. között Pétervásárán mint tartalékos főhadnagy, szakaszparancsnoki beosztásban a Néphadseregben légoltalmi kiképzést vezetett.



Gersy Tamás mint a Néphadsereg t. főhadnagya 1961 tavaszán Pétervásárán. (A szerző gyűjteményéből.)



A szerző egyik látogatásán Tamás bácsinál, 2010. december 8-án. A fotót Tamás bácsi felesége, Lenke néni készítette. (A szerző gyűjteményéből.)

A rendszerváltást követően ő is belépett a Magyar Veterán Repülők Egyesületébe, ahol a 239. számú tagsági igazolványt kapta. A rendszerváltást követő rehabilitációk során a honvédelmi miniszter Gersy Tamást 1994. május 4-én kiadott 193/1994. számú parancsában őrnaggyá léptette elő.[19]

Gersy Tamás hosszú, súlyos betegség után, évfolyamából utolsóként távozva 2013. február 19-én este 9-kor hunyt el a kistarcsai kórházban (Pest Megyei Flór Ferenc Kórház).

Hamvait 2013. március 14-én, katonai tiszteletadással helyezték végső nyugalomra Budapesten, a rákospalotai temetőben.

Ami a személyes szálat illeti, Tamás bácsit jómagam a 2000-es évek elején kerestem meg először. Nemcsak saját repülő pályafutásával, de volt századával kapcsolatosan is sok segítséget kaptam tőle.

[17] *HM HIM HL 101/3. vadászrepülő század naplója, valamint Gersy Tamás Repülő Leírása (másolata a szerző birtokában). A századnaplóban a bevetés dátuma 1945. január 23., Gersy Tamás Repülő Leírásában pedig 1945. január 24., de ez utóbbi minden bizonnyal elírás (a rossz időjárás miatt előző napon volt komolyabb repülő aktivitás, 24-én már nem).*

[18] *Gersy Tamás Repülő Leírása alapján (másolata a szerző birtokában).*

[19] *HM HIM Központi Irattár 507/1597. sz. tiszti okmánygyűjtő alapján.*

Később lehetőségeimhez mérten igyekeztem minél többször látogatni is az egyre nehezebben mozgó veteránt, akivel sok olyan közös délutánt töltöttünk el együtt, ami nekem mindig nagyon kedves emlék marad.

Nyugodjék békében!



8. Gersy Tamás hamvai a ravatalon a rákospalotai temetőben. (A szerző fotója, készült 2013. március 14-én.)