Matej Gorjan si želi napredovati do vloge kapitana, nato pa upravljati tudi širokotrupna letala. / Foto: osebni arhiv

Bil je najboljši mladi voznik v Sloveniji, danes leti z airbusom A320

15. 03. 2026, 14.07

MATJAŽ TERZIČ

Matej Gorjan je sledil otroškim sanjam in danes pilotira potniško letalo.

Objave so namenjene interni uporabi v skladu z odločbami ZASP in se brez soglasja imetnika pravic ne smejo prosto razmnoževati in distribuirati!

»Zdaj ste me pa zadeli v srce!« Odgovor, ki smo ga na naše vprašanje tudi pričakovali. Ko nekdo namreč postane uradno najboljši mladi voznik v državi (bilo je leta 2020), na tekmovanju, ki ga vsako leto organizira Avto-moto zveza Slovenije (AMZS), hkrati pa se uči letenja z letalom in nekaj let kasneje že upravlja najbolj zastopana potniška letala v zgodovini, družino airbus A320, je prvo logično vprašanje pač lahko le, kaj počne raje – sedi za volanom avtomobila ali za krmilom letala. Tako smo začeli druženje ob kavi z **Matejem Gorjanom**, ki je prehodil opisano pot. Po krajšem premisleku je odgovoril, da je letenje z letalom nekaj posebnega. »Da, letalo je posebna zgodba, posebna ljubezen. V vsakem primeru sem raje za volanom oziroma krmilom kot v vlogi potnika. V slednji mi je pogosto kar malce neprijetno, tako v letalu kot v avtomobilu.«

Fotografija je simbolična / Foto: Getty Images

Zamenjava pnevmatike sredi noči

Ker je pilotov ob tem bistveno manj kot voznikov, četudi tistih najboljših, je tudi nas seveda bolj zanimala zgodba Mateja Gorjana kot pilota. A začeli smo vseeno na trdnih tleh. Pa pri tem nismo pretirano obujali spominov na zmago na izboru za naj voznika, od katere je minilo že skoraj šest let, ampak smo zgovornega sogovornika raje pobarali o kakšni zanimivi anekdoti, ki nemara še ni znana. »Zanimivo je bilo denimo, da sem na finale na Vransko prišel tako, da sem dva dni prej prekinil družinske počitnice na morju in se domov vrnil z avtobusom, da sem se ga sploh lahko udeležil. Ali pa, da je med pripravami na finale, pa tudi prej, ko sem se šele dobro učil voziti avto, veliko vlogo odigral moj oče. Ampak mi je šlo njegovo stalno prigovarjanje in popravljanje med vožnjo že pošteno na živce, zato sva

Objave so namenjene interni uporabi v skladu z odločbami ZASP in se brez soglasja imetnika pravic ne smejo prosto razmnoževati in distribuirati!

sklenila dogovor, da me, če zmagam, nikoli več ne sme popravljati. In tega se striktno drži! In še ena zanimiva izkušnja: po zmagi v Sloveniji sem šel še na evropsko prvenstvo na Poljsko, kjer je bilo prav tako izjemno zanimivo, so bile pa naloge drugačne in ena izmed njih je bila zamenjava pnevmatike. Na to sem se dobro pripravil, znanje pa mi je prišlo kasneje prav v precej nenavadnem trenutku. Ko sem bil že v vlogi pilota in smo nekoč pristali v Belfastu, nas je tam čakal prevoz do hotela, na poti pa je taksiju počila guma. Sredi noči, ob dveh zjutraj. Mi, vsa ekipa lepo oblečena v uniforme, povsem izmučeni in željni postelje, voznik pa ves obupan prizna, da ne zna zamenjati gume. In mi seveda ni preostalo drugega, kot da to naredim sam,« je našteval.

»Letalo je posebna zgodba, posebna ljubezen. V vsakem primeru pa sem raje za volanom oziroma krmilom kot v vlogi potnika. V slednji mi je pogosto kar malce neprijetno, tako v letalu kot v avtomobilu.«

Tako kot verjetno skoraj vsak pilot je tudi Matej Gorjan že od malega sanjal o tem poklicu. »Če vprašate mojo babico, vam bo povedala, da sem se z letali igral že od mladih nog,« pristavi in doda, da so ga nato v osnovni šoli sicer zanimale tudi številne druge stvari, v gimnaziji, ko se je bilo treba odločiti, kako naprej, pa ni bilo več vprašanj. In ravno to, kako naprej oziroma kako sploh začeti, nas je zanimalo najprej. »Rekel bi, da je pot vsakega pilota drugačna. Sam sem bil denimo štipendist vojske, ta pa je takrat še zahtevala študij na strojni fakulteti v Ljubljani, na letalski smeri. Še pred tem je najbolj idealno in tudi najbolj poceni, če se šolanje začne v kakšnem aeroklubu z jadralnim letenjem. Za 1000, 1500 evrov na leto namreč lahko dobiš licenco za jadralno letalo, s čimer prideš v sfero letalstva, nato pa vse skupaj nadgrajuješ. Najprej z licenco za motorna letala, potem z nočnim letenjem, instrumentalnim letenjem, letenjem z večmotornimi letali, preden lahko letiš s komercialnimi letali, pa potrebuješ še tako imenovani type rating za natančno določeno letalo. Sam denimo zdaj letim z airbusom A320 in moram imeti rating (morda bi bil najboljši prevod izpit, licenca, op. p.) za točno to letalo; z boeingom 737 denimo ne morem leteti, ker gre za drugega proizvajalca, drugo letalo. Če podam primerjavo z avtomobili: to je tako, kot bi moral imeti dovoljenje za vožnjo enega tipa avtomobila. Recimo, da bi imel rating za mercedes razreda C, z njim pa ne bi mogel voziti BMW-ja serije 3. Drugače pa je seveda z manjšimi letali, pri katerih ti osnovna licenca pokrije domala vsa letala z enim motorjem. Za tiste je izpit enoten, takoj ko je letalo bolj kompleksno, pa zanj potrebuješ poseben rating.«

Nevihta nad Buenos Airesom

Vse omenjeno je na svoji poti opravil tudi Gorjan, ki je kot študent na fakulteti za strojništvo z ekipo osvojil tudi prvo mesto na tekmovanju za izdelavo najboljšega letala (Design, Build, Fly), ko so na tekmovanju v ZDA premagali vso svetovno univerzitetno elito. V Sloveniji jih je leta 2019 za ta uspeh z jabolkom navdiha odlikoval tudi predsednik Slovenije Borut Pahor. Ko je vojsko zapustil, se je na Brniku zaposlil kot »camo inženir« v podjetju iz Danske, v katerem je skrbel za zagotavljanje stalne plovnosti letal, s plačo, ki jo je pri tem služil, pa si je

Objave so namenjene interni uporabi v skladu z odločbami ZASP in se brez soglasja imetnika pravic ne smejo prosto razmnoževati in distribuirati!

lahko sam plačal vse ratinge oziroma izpite. S tem je imel, kot pravi, kar srečo, saj je pot do pilota komercialnih potniških letal »precej drag špas«. A jasno, nekdo, ki od malega sanja o pilotiranju letal, se s službo v pisarni, obdan z dokumenti, četudi na temo letalstva, ne bo sprijaznil in tako Gorjan zdaj že nekaj časa dela v, kot sam pravi, neki drugi pisarni, tisti z najlepšim pogledom na svetu. In sicer za veliko mednarodno podjetje s 55 letali, ki jih oddaja, kompletno s pilotom in posadko, številnim, tudi največjim letalskim družbam po vsem svetu.

Fotografija je simbolična / Foto: Getty Images

»To pomeni, da ko imajo težave z lastnimi letali, ki jih je premalo ali so v okvari, pokličejo in najamejo nas. Nekatere družbe denimo že zdaj vedo, da poleti ne bodo imele dovolj lastnih kapacitet, in so nas že najele. Moja služba je videti tako, da odpotujem na destinacijo, od koder so leti, tam 20 dni bivam v hotelu in vmes opravljam polete, nato pa sem deset dni doma, v Ljubljani.« Te destinacije pa so po vsem svetu. Poleti je večinoma v Evropi, pozimi pa je bil pred kratkim v Vietnamu, pred tem v Mehiki, Argentini ... Poleti so krajši oziroma zgolj na določeni celini, saj omenjena flota letal ni namenjena čezoceanskim letom. Ravno v Argentini se mu je zgodila doslej najbolj zanimiva preizkušnja. Kot je to nepisano pravilo, pri zadnjem letu, preden bi se vrnil domov. »Pred letom v Buenos Aires sem dobil, sploh ne vem, od kod, nenavaden občutek, da potrebujemo večjo količino goriva. In sem rekel kapitanu, da ga raje natočimo več (sam je za zdaj še v vlogi prvega častnika ali kopilota, ki vselej sedi na desnem sedežu in opravlja povsem enake naloge, ima pa kapitan vso odgovornost, op. p.). Kapitan se je strinjal, kar se je izkazalo za ključno, saj smo zaradi hude

Objave so namenjene interni uporabi v skladu z odločbami ZASP in se brez soglasja imetnika pravic ne smejo prosto razmnoževati in distribuirati!

nevihte nad Buenos Airesom morali krožiti več kot eno uro. Med tem smo na letalu imeli tudi potnico z nujnim zdravstvenim stanjem in za povrh je v nos letala zadela še strela. Če dodatnega goriva ne bi natočili, bi morali iskati druge rešitve, druga letališča v bližini, to pa bi bilo sila neprijetno in bi za seboj potegnilo veliko dodatnih težav,« je doslej najzanimivejši let v dokaj kratki karieri pilota opisal Matej Gorjan.

Dokaj kratka kariera pomeni, da je za njim v vlogi prvega častnika okoli 1500 ur letenja, da bi postal kapitan, kar je tudi njegov prvi cilj, pa jih potrebuje še enkrat toliko. Pa kasneje? »Seveda si želim leteti s širokotrupnimi letali, na dolgih, čezoceanskih letih. To bi na vsak način rad poskusil, četudi se potem vrnem k manjšim letalom; marsikomu je namreč na teh daljših poletih dolgčas, saj stvari niso tako dinamične. Pojavijo pa se drugi izzivi, kot so utrujenost in razlika časovnih pasov,« še pove Matej Gorjan, ki je prepričan, da njegova služba ni ogrožena, saj letala še dolgo ne bodo, če sploh kdaj, letela povsem sama, brez pilota v kabini. Za konec pa prizna, da je tudi njega malenkost bolj strah na cestah kot v zraku.

Objave so namenjene interni uporabi v skladu z odločbami ZASP in se brez soglasja imetnika pravic ne smejo prosto razmnoževati in distribuirati!