

# Newcomer aus Antalya

## MAVI GÖK AIRLINES

Die türkische Mavi Gök Airlines verbindet seit etwas mehr als einem Jahr für diverse Reiseveranstalter die deutschsprachige Region und Polen mit der türkischen Riviera

Text Lutz Schönfeld



Foto: Lutz Schönfeld

Mit dem BBJ fliegt MGA verschiedene Kunden hauptsächlich nach Istanbul sowie Nordzypem



Die Boeing 777-300ER der Mavi Gök Airlines beim Start in Antalya, dem Sitz des Unternehmens

Es ist 23.50 Uhr Ortszeit im türkischen Antalya, dem Stammsitz der einheimischen Fluggesellschaft Mavi Gök Airlines. Flugkapitän Marco Bartolini schiebt die Schubhebel seiner Boeing 777 auf Startleistung. Bei 151 Knoten (etwa 270 km/h) leitet der 61-Jährige auf Bahn 36R die Rotation ein, lässt die Triple Seven in den Abendhimmel abheben, und mit 330 Passagieren an Bord beginnt der Flug ins polnische Kattowitz.

Die Crew ist heute zu dritt im Cockpit. Vorne rechts sitzt die junge Türkin Hande Tunç in der Funktion des First Officers, hinter ihr hat Flugkapitän und Trainingspilot Mario Lombardo (60) aus Italien Platz genommen, vorn links agiert als Pilot Flying der Schweizer Bartolini. Für ihn ist es heute der erste von zehn erforderlichen kommerziellen Trainingsflügen.

Bartolini flog früher bei Cathay Pacific auf Boeing 747 beziehungsweise 777 und ist seit einem Jahr bei MGA im Ausbildungsprogramm als Flugkapitän auf der Triple Seven der Gesellschaft. Mario Lombardo kommt von Qatar Airways und fliegt bereits seit zwei Jahren, also seit ihrer Gründung, für die türkische Charterfluggesellschaft.

Anders verlief die Entwicklung der Türkin Hande Tunç, die ihre Karriere in der Türkei bei Turkish Airlines begann und vor zwei Jahren zu MGA wechselte. Sie startete zunächst als Kopilotin auf dem Mittelstreckenmodell Boeing 737-800/-900 und sammelte dort Flugstunden. Seit einem Jahr fliegt sie als Kopilotin auf der 777. Sie alle gehören zum Team von Flugkapitän Ramazan →

Foto: Mavi Gök Airlines



Foto: Mavi Gök Airlines

Die Boing 737 der Airline verfügen über eine reine Economy-Bestuhlung

Aktuell betreibt Mavi Gök Airlines xx Boeing 737

Cesur, dem Flottenchef der 777-Flotte. Seine Aufgabe ist es, für qualifizierten Zuwachs im Cockpit für das ehrgeizige Wachstumsprogramm der Airline zu sorgen.

### Mit Boeing 777 in Europa

Während vorn im Cockpit gearbeitet wird, dösen die polnischen Fluggäste auf dem Rückflug aus dem Urlaub ihrer Heimat entgegen. Nahezu täglich pendelt die Triple Seven in der Hauptsaison zwischen Antalya und Kattowitz beziehungsweise Warschau, um Urlauber mit der Ferienregion zu verbinden. Gebucht haben sie ihre Reise überwiegend bei einem der Veranstalter der ANEX Tourism Group, zu der auch Bucher Reisen oder Öger Tours gehören. Der Konzern gilt als der zweitgrößte Reiseveranstalter der Welt.

Mavi Gök selbst ist als Charterfluggesellschaft im deutschsprachigen Raum bisher nahezu unbekannt. Dabei macht diese Region doch rund 30 Prozent ihres Geschäfts aus, wie der CEO der Mavi Gök Airlines, Mehmet Abdullah Çitçi, versichert. Gegründet wurde das Unternehmen 2007 allerdings als Mavi Gök Aviation – und zwar, um Wartungsdienstleistungen (MRO), Ersatzteilbereitstellung sowie Line Maintenance für Fluggesellschaften anzubieten. Im Jahr 2011 erhielt das Unternehmen die dafür erforderlichen behördlichen Genehmigungen.

Doch der Bedarf nach Personentransporten war in der Türkei unübersehbar. Im Jahr

2021 folgte das grüne behördliche Licht für den Betrieb von Lufttaxi, „und wir begannen mit dem Personentransport im Air Taxi Betrieb, zunächst mit Cessna 208, später mit der deutlich moderneren Embraer Legacy 650“, berichtet Cesur.

Die Gründung der Fluggesellschaft war quasi ein „Resultat der aktuellen Beförderungsbedürfnisse, die wir in der Branche im Rahmen unserer Marktforschung ausgemacht haben. Ziel war und ist es, die sich bietenden Entwicklungspotenziale nach der Corona-bedingten Krise gut zu nutzen“, konkretisiert CEO Çitçi.



Foto: Lutz Schönfeld

## „Unsere Flugzeuge stehen etwa zur Hälfte im Eigentum der Airline“

Ramazan Cesur,  
777-Flottenchef Mavi Gök Airlines



Foto: Murat Ekmekci / Mavi Gök Airlines

Im Jahr 2022 erhielt MGA ihr Luftverkehrsbetreiberzeugnis (Air Operator Certificate, kurz AOC), und mit dem Erstflug nach Budapest am 19. Juli 2022 wurde der Flugbetrieb mit zunächst drei Boeing 737-800 aufgenommen. „In der Folgezeit haben wir unsere Flotte stetig erweitert. Sie besteht inzwischen bereits aus 13 Maschinen. Zwei weitere Boeing 777-300ER erhalten aktuell eine umfangreiche Kabinenmodifikation. Sie werden danach ebenfalls in den Flottenbestand integriert“, so Cesur weiter.

Selbst ein Wasserflugzeug betreibt das Unternehmen, eine Cessna 208B Grand Caravan. Sie ist in Bodrum stationiert und hauptsächlich während der Sommersaison für Rundflüge im Einsatz. Generell seien „die Flugzeuge etwa zur Hälfte geleast beziehungsweise im Eigentum der Airline. Unser Kerngeschäft besteht im Urlauberflugverkehr zwischen Europa und Antalya“, fasst der Flottenchef zusammen.

Cesur selbst, gebürtiger Türke und seit 1969 in Deutschland lebend, durchlief →



Foto: Lutz Schönfeld

Das neue Logo des Unternehmens zielt als Erkennungszeichen ein aus den Firmenfarben gebildetes Herz



Foto: Mavi Gök Airlines

Luxuriös ist die Ausstattung an Bord des Boeing-Businessjets (BBJ) des Unternehmens



Foto: Murat Ekmekci / Mavi Gök Airlines

Die Wurzeln der Mavi Gök Airlines gehen auf den Wartungsbetrieb zurück, der als Mavi Gök Aviation 2007 gegründet worden ist

Flaggschiff der Flotte ist die Boeing 777-300ER. Künftig sollen drei davon urlaubshungrige Touristen nach Antalya bringen



Foto: xxxxxxxxasdasd

eine klassische Flugzeugführerentwicklung, bevor er bei MGA landete. Nach dem Abitur und der Ausbildung zum Verkehrsflugzeugführer in Essen/Mühlheim verschlug es ihn zunächst für 20 Jahre zur Eurowings. Es folgten Stationen bei SunExpress und Turkish Airlines, bevor er 2022 als stellvertretender Trainingsmanager zu MGA wechselte, wo er

## FAKTEN /

Gründung	2007
Erstflug	19. Juli 2022
IATA-/ICAO-Kürzel	4M/MGH
Firmensitz	Antalya
Mitarbeiter	640
Passagiere	842 542 (7/23 - 6/24)
Ziele	79 in 21 Ländern
<b>Flotte</b>	
Cessna 208B	1
Boeing 737-800	8
Boeing 737-900	2
BBJ	1
Boeing 777-300ER	1



Die Besatzung der 777 sorgt auch auf kurzen Strecken wie nach Kattowitz für die Sicherheit und das Wohl der Fluggäste

Foto: Lutz Schönfeld

dann auch stellvertretender Flugbetriebsleiter wurde. Seit 2024 ist Cesur 777-Flottenchef sowie Type Rating Instructor und Examiner für Boeing 737/777/787. „Wir beschäftigen derzeit Cockpitcrew-Mitglieder aus zehn verschiedenen Ländern, darunter Deutschland, Italien, der Schweiz und Großbritannien.“

Aber: Aufgrund der aktuellen behördlichen Anforderungen und unternehmenspolitischen Entscheidungen kommen derzeit keine ausländischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Kabine oder in anderen Betriebsabteilungen zum Einsatz. „Da wir jedoch weiterwachsen, sind wir offen für Lösungen, auch Mitarbeiter verschiedener Nationalitäten einbeziehen zu können“, versichert Cesur. Und zum aktuellen Servicekonzept informiert der 777-Flottenchef wie folgt: „Wir bieten auf Wunsch der Veranstalter ein Buy-on-Board-Menü mit Optionen von warmen und kalten Snacks sowie einer Auswahl an alkoholfreien und alkoholischen Getränken an.“ Die polnischen Reisenden konnten zum Zeitpunkt ihres Rückflugs von Antalya nach Kattowitz beispielsweise diverse Sandwiches für sieben Euro sowie Cappuccino oder Cola für jeweils vier Euro kaufen. ●



Foto: Lutz Schönfeld

Die Economy-Class der Boeing 777-300ER in der üblichen 3-3-3-Anordnung



Foto: Mavi Gök Airlines

Mavi Gök Airlines zählt zu den wenigen Fluggesellschaften, die Triple Seven auch regelmäßig im europäischen Verkehr einsetzen

## INTERVIEW / mit Mehmet Abdullah Çitci, CEO der Mavi Gök Airlines

# Erfolgreich mit mehreren Standbeinen

**AERO INTERNATIONAL:** Wie hat sich die Airline seit ihrer Gründung entwickelt?

**MEHMET ABDULLAH ÇITCI:** Wir verzeichnen von Beginn an ein großes, über unsere Erwartungen liegendes Wachstum. So konnten wir für den Zeitraum 1. Juli 2023 bis 30. Juni 2024 neben starken Frequenzerhöhungen die Zahl der angeflogenen Flughäfen

im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nahezu verdoppeln. Konkret stieg die Zahl der Ziele von 40 in 17 Ländern auf 79 in 21 Ländern. Die Passagierzahl wuchs von 263 531 auf 842 542, ein Plus von 219 Prozent. Darauf sind wir sehr stolz. Deutschland war in beiden Jahren das Land mit den meisten bedienten Airports – jeweils 14. Die meisten Frequenzen stehen aktuell nach Kattowitz, Warschau und Köln/Bonn im Flugplan.

**Wie ist die Struktur Ihrer Passagiere, und welches Land ist am stärksten vertreten?**

MGA ist auf die Beförderung von Passagieren hauptsächlich in Europa, hier insbesondere aus Deutschland und Polen nach Antalya, spezialisiert. Als Charterfluggesellschaft reagieren wir jedoch auf die Bedürfnisse und Anforderungen der Branche. Von Juli 2023 bis Juni 2024 haben wir mehr als 285 000 Passagiere aus Deutschland und mehr als 254 000 Passagiere aus Polen befördert.

Wir zählen auch Passagiere aus anderen europäischen Ländern zu unseren Kunden, darunter Litauer, Letten, Slowaken, Ungarn und Kasachen. Während der Wintersaison ist zusätzlich der Pilger-Verkehr ein sehr wichtiger Bestandteil unserer Aktivität.

**Wer sind Ihre Auftraggeber?**

Wir stellen Reiseveranstalter aus Europa, insbesondere Deutschland und Polen, Sitzplatzkapazitäten bereit. ANEX Tour ist hier einer der strategischen Geschäftspartner. Darüber hinaus pflegen wir auch Partnerschaften mit Orex, Bucher Reisen, Neckermann Reisen oder Öger Tours. Wir sind spezialisiert auf das Verchartern von Flugzeugen und die Beförderung von überwiegend All-Inclusive-Urlauber nach Antalya. Ein weiteres, spezielles Geschäftssegment sind Pilger-Flüge nach Saudi-Arabien. Auch bieten wir Wet-lease-Dienste für andere Airlines und andere Interessenten an. Aktuell bereiten wir den Start des Online-Ticketverkaufs über unsere Website und andere digitale Kanäle vor, passend zur erweiterten Kapazität durch unsere neuen Flottenzugänge. Dabei liegt der Schwerpunkt beim Online-Ticketverkauf zunächst auf Deutschland, wo unser Flugbetrieb am umfangreichsten ist. Zudem werden wir Online-Check-in-Dienste einführen und Zusatzprodukte wie Sitzplatzreservierungen und Essenoptionen anbieten.

**Wie wirkt sich der Rückgang der türkischen Lira und die Entwicklung der Treibstoffpreise auf Ihr Geschäft aus?**

Da ein erheblicher Teil unserer Einnahmen und Ausgaben in Fremdwährung erfolgt, hat der Rückgang der türkischen Lira für uns keine großen Auswirkungen. Unsere aktuellen und künftigen Pläne und Operationen werden ebenfalls in Fremdwährung durchgeführt. Wir führen keine Absicherungsgeschäfte für Treibstoffkäufe durch, da wir die aktuelle Situation auf dem Markt als zu riskant erachten. Der Anstieg der Treibstoffpreise wirkt sich jedoch erheblich auf unsere Betriebskosten aus. Treibstoff ist einer der größten Kostenposten einer Fluggesellschaft, und die unvermeidlichen Auswirkungen steigender globaler Treibstoffpreise auf die Ticketpreise sind unausweichlich.

**Spüren Sie einen Mangel an Fachkräften?**

Wir haben gelegentlich Schwierigkeiten, qualifizierte und erfahrene Mitarbeiter in der Branche zu finden. Die steigende Nachfrage nach technischem und operativem Personal weltweit sowie insbesondere in Antalya kann saisonale Schwierigkeiten mit sich bringen. Unsere langjährige Tätigkeit als Wartungsunternehmen und unsere Fähigkeit, Wartungsdienstleistungen für unsere eigene Flotte abzuwickeln, stärken uns jedoch mit kompetenten, erfahrenen Mitarbeitern.