RAM

13 novembre 2026 – Numero 12

Vertical Aerospace ottiene la certificazione AS9100

Il 12 novembre Vertical Aerospace ha annunciato di aver conseguito la certificazione AS9100, standard di gestione della qualità aerospaziale rilasciato dal British Standards Institution (BSI). L'azienda britannica sostiene di essere la prima sviluppatrice di eVTOL a raggiungere questo traguardo, che si applica ai sistemi di gestione della qualità nella progettazione e nella produzione e che è utilizzato da costruttori consolidati come Airbus e Boeing.

La certificazione è il risultato di un programma di circa un anno volto a rafforzare le pratiche interne, culminato in una valutazione indipendente di BSI. Secondo Vertical, il riconoscimento offre garanzie indipendenti su processi, fornitori e strutture a potenziali clienti e operatori, e può facilitare l'accesso a opportunità commerciali in cui AS9100 è requisito di qualificazione. Non si tratta di una certificazione di tipo dell'aeromobile Valo, né di un'autorizzazione al volo commerciale: resta un passo sul fronte della maturità industriale e della readiness produttiva, mentre il percorso di certificazione dell'aereo prosegue con target rivisti.



Foto 1 – Prototipo Vertical Aerospace in volo di transizione

Archer prepara voli dimostrativi di Midnight a Los Angeles nell'ambito dell'eIPP

Archer Aviation ha ottenuto un Market Survey Special Airworthiness Certificate dalla FAA per il proprio eVTOL Midnight, che consente operazioni pilotate a Los Angeles nelle settimane successive. Il prototipo è stato trasferito all'aeroporto di Hawthorne, dove la società prevede di iniziare i voli. L'autorizzazione rientra nel quadro dell'eVTOL Integration Pilot Program (eIPP) federale e prepara le attività in vista dei Giochi Olimpici di Los Angeles del 2028.

Si tratta di un certificato speciale di aeronavigabilità per indagini di mercato e dimostrazioni, non di un type certificate. Secondo le comunicazioni della società, le operazioni partiranno con decolli e atterraggi convenzionali, per poi evolvere verso voli verticali e, in seguito, verso prove con passeggeri sotto le regole del programma. Non è previsto servizio di trasporto passeggeri a pagamento: i voli restano nell'ambito di test e dimostrazioni operative. Parallelamente, Archer ha annunciato una partnership pluriennale con la Formula 1 per esplorare servizi di air taxi in occasione di eventi del campionato.

EHang completa i primi voli con persone a bordo in Sri Lanka

L'11 novembre l'EH216-S di EHang, eVTOL pilotless, ha effettuato i primi voli con persone a bordo in Sri Lanka, a Colombo. Si tratta del primo evento del genere nel Paese e, secondo l'azienda, del primo volo EHang pilotless in Asia meridionale. L'iniziativa si inserisce nel Global Fast Track Program di EHang, che in Sri Lanka è passato dalla fase di allineamento normativo a quella di validazione in volo.

I voli hanno coinvolto figure istituzionali locali e costituiscono un'attività dimostrativa e di validazione operativa, non l'avvio di un servizio commerciale regolare di trasporto passeggeri. EHang indica che la serie EH216 ha accumulato quasi 100.000 voli sicuri a livello globale e che lo Sri Lanka è il 24° Paese in cui ha operato. L'EH216-S resta, al momento, l'unico eVTOL passeggeri con un set completo di approvazioni (type, production e operator certificates) rilasciato dall'autorità cinese CAAC; nessun eVTOL pilotato ha ancora ottenuto un type certificate da FAA, EASA o altre autorità occidentali.



Foto 2 – EH216-S di EHang in volo sulla costa di Colombo

GE Aerospace e BETA completano il primo decollo assistito ibrido-elettrico su un regionale

GE Aerospace e BETA Technologies hanno annunciato il completamento del primo decollo assistito da sistema ibrido-elettrico su un aeromobile progettato per operare a quote da aereo di linea commerciale. Il test è stato condotto su un Saab 340B modificato presso la facility di BETA a Plattsburgh, New York: il motore sinistro era un CT7 convenzionale di GE, mentre il destro integrava un sistema ibrido megawatt-class con motori elettrici e batterie che fornivano potenza aggiuntiva durante il decollo.

Le osservazioni preliminari indicano una riduzione del rumore rispetto al solo propulsore a turbina, senza però dati quantitativi pubblicati. L'attività fa parte dello sviluppo di tecnologie di propulsione ibrida nell'ambito del programma RISE di CFM e si basa su test precedenti che avevano già esplorato assistenza elettrica in salita, crociera e discesa. Si tratta di un volo di prova su banco volante, non di un aeromobile certificato o di un servizio operativo. Parallelamente, SkyDrive ha raccolto un investimento da Tobu Railway e Tobu Top Tours, diventando il quinto partner ferroviario giapponese, con l'obiettivo di sviluppare infrastrutture e servizi eVTOL nella regione di Kanto entro il 2028: un accordo di partnership e finanziamento infrastrutturale, non un ordine di aeromobili o un avvio di servizio.

Prospettive, sfide e considerazioni

In Italia e in Europa il quadro resta articolato e ancora lontano dall'operatività commerciale di eVTOL passeggeri. Il 5 novembre una delegazione composta da ENAC, Regione Veneto, SAVE e H2C ha presentato a Colonia i progressi del progetto Padova Sandbox all'EASA. L'iniziativa, nata da un accordo di cooperazione per la mobilità aerea avanzata, mira a definire un modello per la produzione, lo stoccaggio e il rifornimento di idrogeno verde in ambito aeroportuale a supporto di droni cargo destinati principalmente al trasporto sanitario. L'EASA ha riconosciuto il valore strategico dell'approccio in termini di innovazione, sostenibilità e sicurezza, aprendo un canale di coordinamento continuativo con altre sandbox europee. Si tratta di un sandbox regolatorio e tecnologico, non di un servizio operativo.

Sul fronte eVTOL passeggeri, ENAC continua a sottolineare che la tecnologia è sostanzialmente matura, mentre le certificazioni e l'infrastruttura costituiscono i colli di bottiglia principali. A livello europeo, programmi analoghi all'eIPP americano e standard di infrastruttura (vertiport, recording systems) avanzano, ma i tempi di type certification per gli eVTOL pilotati restano ancora multi-anno. La distinzione tra voli dimostrativi, sandbox, contratti infrastrutturali e veri servizi passeggeri continua a essere essenziale per una lettura realistica dei progressi.