RAM

20 novembre 2026 – Numero 13

Ascendance presenta il dimostratore Atea a Muret

Il 19 novembre a Muret-Lherm, presso Tolosa, Ascendance ha effettuato il roll-out del dimostratore a scala piena del proprio eVTOL ibrido-elettrico Atea. L'aeromobile, progettato per 4-6 posti, adotta otto rotori elettrici integrati nelle ali per il decollo e atterraggio verticale e due eliche (anteriore e in coda) per il volo di crociera, alimentate dal sistema propulsivo modulare Sterna. Il costruttore francese, fondato nel 2018 da ex ingegneri del programma Airbus E-Fan, ha indicato che sono in corso i test a terra e che il primo volo pilotato è previsto per l'inizio del 2027, subordinatamente al rilascio del permesso di volo da parte di EASA. Il range di progetto è indicato intorno ai 400 km (con riserva), con applicazioni previste nel trasporto regionale, sanitario e logistico. Ascendance ha raccolto oltre 60 milioni di euro e riporta lettere di intenti per più di 630 esemplari; la certificazione di tipo è ancora lontana e il programma resta in fase dimostrativa.



Foto 1 – Dimostratore Atea di Ascendance al roll-out del 19 novembre 2026 a Muret

Certificato il vertiport Dubai Marina: prima rotta permanente VMR-VDX

Skyports Infrastructure e la Roads and Transport Authority di Dubai hanno completato il Dubai Marina Vertiport (indicativo VMR), che ha ottenuto la certificazione del General Civil Aviation Authority (GCAA) degli Emirati per operazioni commerciali eVTOL. Il sito, situato vicino all'American University of Dubai e collegato alla metropolitana, dispone di una TLOF elevata, stazione di ricarica e terminal passeggeri; è dimensionato per fino a 21.000 atterraggi e 84.000 passeggeri all'anno. La certificazione abilita la prima rotta permanente vertiport-to-vertiport della rete (VMR-VDX, quest'ultimo presso l'aeroporto internazionale di Dubai), che sarà operata da Joby Aviation con il proprio eVTOL a quattro passeggeri. L'avvio dei servizi commerciali resta subordinato alle approvazioni operative e alla prontezza della flotta. Due ulteriori vertiport sono in sviluppo a Downtown Dubai e Palm Jumeirah.



Foto 2 – Vertiport Dubai Marina (VMR) certificato dal GCAA

FAA: certificati di market survey per voli con passeggeri di Archer e Beta

La Federal Aviation Administration ha rilasciato a Archer Aviation e Beta Technologies Special Airworthiness Market Survey Certificates. Questi documenti, distinti dalla certificazione di tipo, autorizzano voli pilotati con passeggeri in aree geografiche prescritte a partire da aeroporti commerciali, finalizzati a indagini di mercato. Beta ha iniziato le operazioni nello Stato di New York settentrionale e nel Vermont; Archer si concentrerà inizialmente su Los Angeles. Joby Aviation ha presentato domanda per analoghi certificati su parte della propria flotta. Le autorizzazioni non equivalgono a un servizio passeggeri commerciale aperto al pubblico e restano subordinate ai limiti di airworthiness e operativi imposti dall'autorità. Parallelamente proseguono i programmi dell'eVTOL Integration Pilot Program (eIPP).

AIR consegna il primo 120D cargo autonomo in Florida

La società israeliana AIR ha spedito il primo esemplare di produzione dell'AIR 120D, eVTOL cargo autonomo (senza pilota a bordo), presso la propria sede statunitense a SunTrax (Auburndale, Florida) per campagne dimostrative di volo. L'aeromobile, classificato come Group 4 UAS, è progettato per un payload di circa 250 kg in una stiva di 70 piedi cubi, con endurance nell'ordine di un'ora e raggio operativo intorno ai 160 km, senza necessità di pista. La

configurazione è a quattro stazioni rotoriche coassiali con ala fissa che contribuisce alla portanza in crociera. La consegna si inserisce nell'accordo con il Florida Department of Transportation per lo sviluppo di attività di test e, in prospettiva, produzione locale. Si tratta di un programma cargo/difesa, distinto dai progetti passeggeri.

Prospettive, sfide e considerazioni

La settimana evidenzia il divario tra infrastrutture e autorizzazioni operative da un lato e certificazione di tipo dall'altro. Dubai ha materializzato una rotta permanente vertiport-to-vertiport certificata dal GCAA, mentre negli Stati Uniti i market survey certificate consentono voli con passeggeri in regime controllato, senza però aprire servizi commerciali di linea. In Europa il roll-out di Ascendance rappresenta un passo concreto di un attore continentale sul segmento ibrido regionale, ma il primo volo è ancora condizionato al permesso EASA e la industrializzazione richiederà capitali ben superiori a quelli raccolti finora.

Per l'Italia e l'Europa il quadro resta di consolidamento normativo e infrastrutturale. ENAC prosegue sul fronte della digitalizzazione delle autorizzazioni (HyperTwin) e del dialogo con altre autorità, mentre EASA continua a definire i mezzi di conformità per gli SC-VTOL e a gestire i permessi di volo per i dimostratori. La sfida principale rimane l'armonizzazione dei tempi di certificazione con quelli di realizzazione dei vertiport e delle reti di ricarica, nonché la chiarezza sulla distinzione tra voli dimostrativi, sandbox e servizi passeggeri regolari. Senza questa distinzione il rischio è di sovrapporre aspettative di mercato a realtà ancora sperimentali.