



2015-08-24

## Utlysning

# SWE DEMO

Flygtekniskt demonstratorprogram för ökad konkurrenskraft, miljöanpassning och flygsäkerhet

En utlysning inom det strategiska innovationsprogrammet INNOVAIR

Läs mer om SWE Demo på [www.VINNOVA.se](http://www.VINNOVA.se)

### 1. Sammanfattning

VINNOVA är Sveriges innovationsmyndighet. Vi stärker Sveriges innovationskraft för hållbar tillväxt och samhällsnytta.

VINNOVAs vision är att Sverige ska vara ett globalt ledande forsknings- och innovationsland som är attraktivt att investera och bedriva verksamhet i. Vi främjar samverkan mellan företag, universitet och högskolor, forskningsinstitut och offentlig verksamhet. Det gör vi genom att stimulera ökat nyttiggörande av forskning, investera långsiktigt i starka forsknings- och innovationsmiljöer och genom att utveckla katalyserande mötesplatser.

I den nationella flygforsknings- och innovationsagendan (NRIA Flyg 2013<sup>1</sup>) har den svenska flygexpertisen gemensamt kommit fram till fyra centrala steg för ökad innovation. En av dessa prioriteringar är behovet av satsningar på demonstratorprogram. VINNOVAs nya program SWE Demo ligger väl i linje med vad som föreslås i forsknings- och innovationsagendan.

Programmet SWE Demo har som övergripande mål att stärka den svenska flygindustrins internationella konkurrenskraft genom stöd till den för flygindustrin särskilt utsatta demonstrationsfasen.

Inom flygindustrin krävs teknologiverifiering i olika typer av demonstrationsprojekt. Demonstratorer är mycket dyra och för många flygindustriföretag finns det inget annat sätt att demonstrera sin teknologi än att delta i internationella demonstratorprojekt. Sådana projekt är avgörande för företagets affärspositionering eftersom ett lyckat deltagande visar att de kan leverera en säker (demonstrerad) komponent till ett framtida produktutvecklingsprojekt vilket har stor potential att leda till affärer.

**Programmet fokuserar på just denna demonstrationsfas** och förväntas bidra till ny konkurrenskraftig, miljöanpassad och säker teknik i nya produkter och system. Programmet förväntas också stärka svenska aktörers roll i befintliga och framtida internationella demonstratorer, kompetens hos främst SMF (små och medelstora företag) men också hos institut, universitet och högskolor. Det förväntas också generera nationella spridningseffekter, t.ex., genom gränsgångare dvs. kompetenta personer som förflyttar sig mellan industri, SMF, institut, universitet och högskolor.

Målgruppen för programmet är större svenska företag inom flygindustrin med dess kopplade aktörer som underleverantörer (främst SMF), institut och akademi.

Utlysningen är öppen för demonstrationsrelaterade projekt inom flygsektorn.

Innan ni söker **ska** VINNOVAs handläggare för programmet kontaktas, se sista sidan.

Sista ansökningsdag är 2015-10-09, klockan 14:00.

För utlysningen finns avsatt en budget på 100 miljoner kronor.

**OBS:** VINNOVA förbehåller sig rätten att när som helst under utlysningsperioden och utan särskild information justera denna utlysningstext. Inga ändringar kommer dock att göras under de två sista veckorna innan deadline. Samtliga potentiella sökande rekommenderas därför att inför varje deadline hämta aktuell information på utlysningens webbsida.

Aktuell information om utlysningen, inbjudan och länk till ansökningsfunktionen finns på **utlysningens webbsida** på [www.vinnova.se](http://www.vinnova.se) under ”Utlysningar”.

<sup>1</sup><http://www.nriaflyg.se/>

## 2. Vilka utlysningen riktar sig till

Målgruppen för programmet är större svenska företag inom flygindustrin samt underleverantörer (främst SMF), institut och akademi.

Denna utlysning riktar till företag inom flygsektorn som deltar (eller har potential att delta) i större internationella demonstratorprojekt. Dessa företag ska samarbeta med andra aktörer för att de tillsammans ska utvecklas och stärka sin konkurrenskraft. Med andra aktörer menas svenska underleverantörer (främst SMF), institut, universitet och högskola, vilka nedan kallas för projektparter. De större företagen inom flygindustrin ska vara samordnare i projektet (koordinator) och skicka in ansökan till VINNOVA. Projektledaren ska vara anställd hos det koordinerande företaget.

## 3. Beskrivning av utlysningen

### 3.1 Bakgrund och motiv

Flyget spås en fortsatt intensiv tillväxt de närmaste decennierna eftersom en bred allmänhet antas vilja bevara och utveckla vårt globala samhälle och den mobilitet som efterfrågas. De närmaste åren förväntas en ökning av det globala passagerarantalet per år att öka från tre till fyra miljarder med en absolut majoritet av ökningen förlagd till länder som fått en ny medelklass genom ekonomisk tillväxt, såsom Kina, Indien, Brasilien och liknande länder. Om ökat flygande ska vara möjligt samtidigt som flyget måste uppfylla nya stringenta krav avseende miljö- och klimatpolitik så står vi inför ett stort globalt behov av innovativa teknologier. Det nationella flygforskningsprogrammet (NFFP) och det aktuella programmet SWE Demo är två viktiga svenska forskningssatsningar som dels bidrar till att stärka den svenska flygindustrins internationella konkurrenskraft, dels till att globalt minska flygets miljöpåverkan, och även att öka flygsäkerheten.

SWE Demos roll är att säkerställa att ny teknologi utvecklas, provas och valideras i demonstratorer så att den bidrar till att möta ovan nämnda tillväxt-, miljö-, och säkerhetsmål.

Den europeiska organisationen Advisory Council for Aviation Research and Innovation in Europe (ACARE<sup>2</sup>) sätter gemensamma forskningsmål för europeisk flygindustri och dess aktörer. 2012 kom visionen Flightpath 2050<sup>3</sup> och den efterföljande strategiska forsknings- och innovationsagendan SRIA<sup>4</sup> som definierar ACAREs långsiktiga tillväxt-, miljö-, och säkerhetsmål.

ACARE definierar i dessa dokument fem huvudområden av vikt för Europa, nämligen:

1. Möta marknadsbehov och samhällliga behov
2. Bibehålla och förstärka det industriella ledarskapet
3. Skydda miljön och energitillgången
4. Garantera flygsäkerhet ur både ”safety” och ”security” perspektiv
5. Prioritera forskning, infrastruktur och utbildning

<sup>2</sup> <http://www.acare4europe.org>

<sup>3</sup> [http://ec.europa.eu/research/transport/publications/items/vision2050\\_en.htm](http://ec.europa.eu/research/transport/publications/items/vision2050_en.htm)

<sup>4</sup> <http://www.acare4europe.com/sria>

Inom programmet SWE Demo fokuserar vi på insatser som bidrar till områdena två, tre och fyra, dvs. tillväxt, miljö och säkerhet. De två övriga områdena tillgodoses via NFFP och insatser beskrivna i den nationella flygforsknings- och innovationsagendan (NRIA flyg 2013<sup>4</sup>). Agendan visar, i enlighet med tidigare forskningsagendor, att demonstratorprogram är mycket viktiga för att skapa ett komplett innovationssystem och möjliggöra positionering för svensk flygindustrin och dess aktörer. VINNOVAs nya program SWE Demo ligger väl i linje med vad som föreslås i forskning- och innovationsagendan.

Flygindustrin är unik på grund av extrema säkerhetskrav (safety) vilka kräver teknologiverifiering i olika typer av demonstratorprojekt. Dessa demonstratorprojekt är dessutom mycket viktiga för företagets affärspositionering eftersom ett lyckat deltagande i en demonstrator visar att de kan leverera en säker (demonstrerad) komponent till ett framtida produktutvecklingsprojekt vilket har stor potential att leda till affärer. Demonstratorer är mycket dyra och för många flygindustriföretag finns det inget annat sätt att demonstrera sin teknologi än att delta i internationella demonstratorprojekt, vilket företrädesvis sker i samarbete med flygplans- och motorintegratörer, s.k. OEMer (Original Equipment Manufacturer). Kommer ett företag inte med i ett demonstratorprojekt blir således affärsmöjligheterna väldigt små. Har man däremot demonstrerat sin produkt eller teknologi är risken liten att en flygplans- eller motorintegratör väljer en annan leverantör som inte kan visa upp en på liknande vis demonstrerad teknik.

En demonstrator i det här sammanhanget är en större komponent där tänkta egenskaper hos framforskade idéer och teknik kan provas och valideras. Komponenten kan bestå av olika delar av befintlig och ny teknik, där verifikationen stöds av simuleringsteknik; huvudsaken är att önskade funktioner i nyutvecklad teknik kan bekräftas. Teknikmognaden, Technology Readiness Level (TRL<sup>5</sup>), avgör demonstratorns komplexitet. Först utvecklas teknologier i laborativ miljö, som lyfter teknikmognaden till TRL 4. Därpå utförs produkt demonstrationer i flera steg, från TRL 4 upp till TRL 6, i representativ miljö, där tekniken integreras i lösningar som efterliknar tänkt tillämpning. Representativ miljö kan exempelvis vara flygledning, flygprov, strukturprov, motorprov eller riggprov i full skala. Höjningen av teknikmognadsgraden kan även innefatta demonstration av ett nytt produktionssystem, införande av ny tillverkningsteknik, nya material etc. Denna utlysning avser demonstratorer i området TRL 4 till TRL 6.

### 3.2 Syfte

Syftet med denna utlysning är att stärka den svenska flygindustrins internationella konkurrenskraft genom stöd till den för flygindustrin särskilt utsatta demonstrationsfasen.

Dessutom ska insatsen bidra till att stora företag ska agera draglok för små och medelstora företag, samt universitet, högskola och institut, genom att dra med sig dessa in i programmets projekt men även vidare in i internationella demonstrationsprogram. Insatsen förväntas också bidra till att demonstrerad civil teknologi snabbare kan införas i kommande flygplan och flygmotorer eller nya funktioner i avionik- och trafikledningssystemet. Programmet ska även stötta och möjliggöra starkt svenskt deltagande i internationella civila demonstrationsprogram av typen Clean Sky/Clean Sky2<sup>6</sup> och SESAR/SESAR2020<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> <http://www.hq.nasa.gov/office/codeq/trl/trl.pdf>

<sup>6</sup> <http://cleansky.eu/category/tags/clean-sky-2>

<sup>7</sup> <http://www.sesarju.eu>

### 3.3 Innehåll och genomförande

Projekten ska innehållsmässigt ligga inom något/några av följande områden:

#### Grundläggande flygteknik och helhetsförmåga

Detta område innefattar följande delområden:

- Aeroelasticitet och laster på flygplan/-motorer
- Flygmekanik, stabilitet, styrning och reglerteknik
- Aerodynamisk och mekanisk konstruktion av demonstratorer
- Systemintegration
- Mer integrerade struktur- och systemlösningar för flygplan/-motorer

#### Avancerad struktur och tillverkningsmetoder för flygplan/-motorer

Detta område innefattar följande delområden:

- Lättviktskonstruktion
- Högt integrerad struktur av metall eller komposit
- Nya material och materialkombinationer, t.ex. hybrida kompositer
- Lägre kostnader för utveckling, konstruktion och tillverkning
- Speciella flygmaterier som lättviktsmaterial (Al, komposit), höghållfasta material (stål, Ti) och varmhållfasta material (Ni/Fe-bas, termiska barriärskikt, keramkompositer)
- Nya funktionella material, t.ex. nanoteknologi och grafen
- Additiva tillverkningsmetoder exempelvis för innovativa strukturgeometrier
- Nya metoder för oförstörande provning (OFP)
- Automation samt integrering av OFP
- Simulering av tillverkningsprocesser och tillverkningskedjor
- Effektivare produktionsmetoder och produktionssystem
- Livslängd, strukturintegritet och certifiering

#### Intelligenta ombordsystem

Detta område innefattar följande delområden:

- Intelligenta/autonoma system
- Ökade kommunikationsprestanda
- HMI och beslutsstöd för operatörer i komplexa scenarier
- Teknik för obemannad flygning i civilt luftrum, RPAS (Remotely Piloted Aircraft Systems)
- Autonomi, planering, samverkan mellan flygplan
- Integrerade utbildningsfunktioner – flygplan och simulatorer
- Produktstöd, diagnostik och prognostik i ombordliggande system och struktur
- Livslängdsbedömningar och underhållsoptimering

## **Motorteknologi**

Detta område innefattar följande delområden:

- Fläktteknologi/höghastighetskompressor
- Moduler för nya motorarkitekturer
  - Kritiska rotorerna i Open Rotor-motorer
  - Effektivare moduler för Ultra High Bypass Ratio motorer
- Funktionella moduler
  - Kyld kylflöde och mellankyllning för lägre bränsleförbrukning
  - Integrerat motorutlopp
  - Multivariabla och multifunktionella moduler
- Bullerminimerade motorer/delsystem

## **Flygtrafikledning (ATM)**

Detta område innefattar följande delområden:

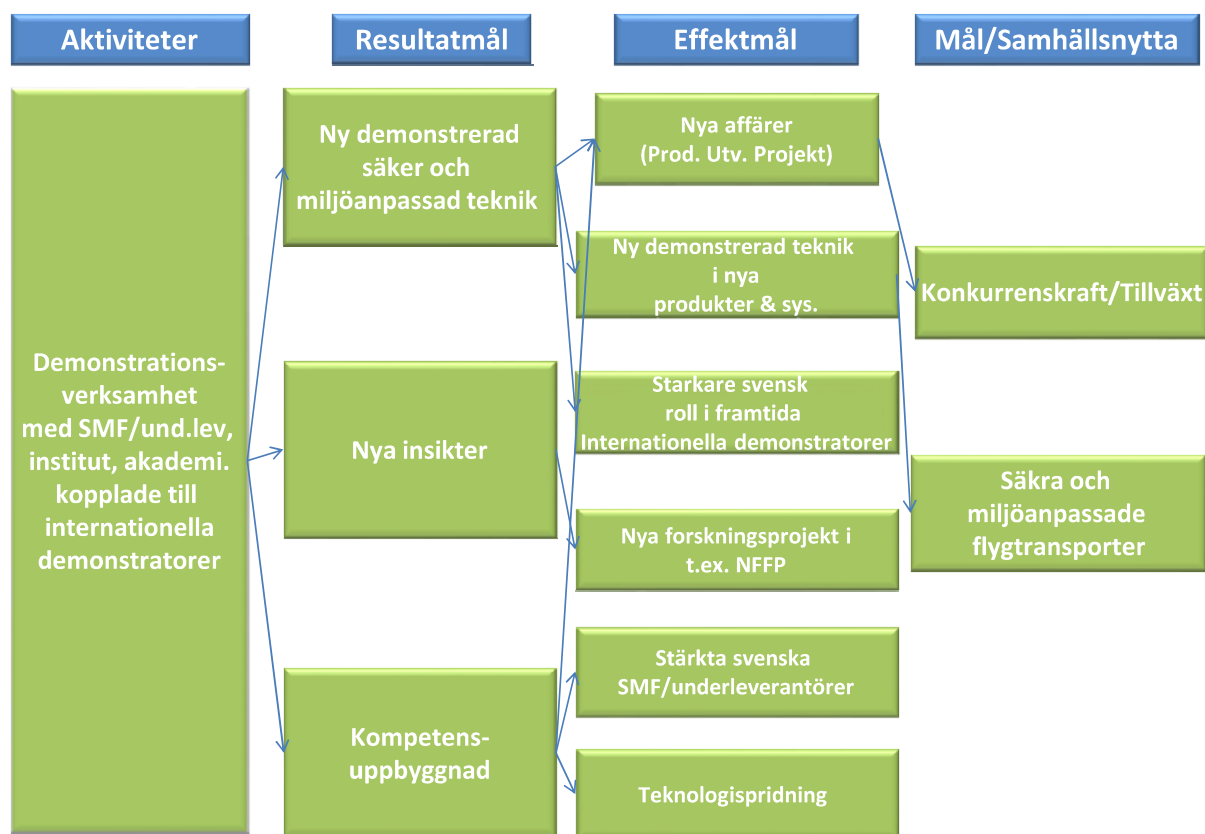
- Sensorteknologi för ”situation awareness” med fokus på mörker och 3-dimensionell bild
- Komprimeringsteknologi för överföring av realtidsdata
- Styrning av multipla flygplatser avseende flygsäkerhet och ”situation awareness”
- Markbaserade system för RPAS (Remotely Piloted Aircraft Systems)

## **3.4 Resultat- och effektmål**

Utlysningen har följande resultat- och effektmål:

- Nya företrädesvis exportrelaterade affärer och därmed tillväxt inom svensk flygindustri.
- Ny demonstrerad, konkurrenskraftig, miljöanpassad och säker teknik i nya produkter och system.
- Demonstrerad teknologi ska snabbare kunna införas i kommande flygplan, flygmotorer och dessas tillhörande system.
- Starkare svensk roll i befintliga och framtida internationella demonstratorprojekt.
- Stärkt kompetens hos främst SMF men också hos institut, universitet och högskolor.
- Uppnådd kompetens ska förutom att generera affärer även användas till att definiera behov av nya NFFP-projekt
- Nationella spridningseffekter, t.ex., genom gränsgångare dvs. kompetenta personer som förflyttar sig mellan industri, SMF, institut, universitet och högskolor.

Nedan ses effektlogiken som sträcker sig från forsknings- och demonstrationsaktiviteter till samhällsnytta.



Figur 1. Effektlogik för SWE Demo

## 4. Utlysningen

### Genomförande

Den som lämnar in ansökan till VINNOVA ska vara ett större svenskt företag inom flygsektorn. Det företaget ska även vara samordnare för projektet (koordinator). Alla företag som deltar i projektet ska ha för projektet relevant verksamhet i Sverige minst motsvarande driftställe eller filial. Institut, universitet och högskolor ska ha omfattande forsknings- och utvecklingsverksamhet i Sverige. Projektledaren ska vara anställd hos företaget som är koordinator.

Kontakt **ska** tas med VINNOVA i god tid innan ansökan skickas in.

De deltagande organisationerna måste ha en kapacitet både personellt och ekonomiskt som gör det troligt att sökt belopp för projektet kan leda till avsett resultat.

Projektets teknologimognad skall anges med TRL<sup>5</sup> (Technology Readiness Level). Från vilken nivå projektet startar och beräknas avslutas med. Om det underlättar kan TRL mognaden beskrivas separat för industri respektive institut, universitet och högskolor.

## Tidplan

Följande tider gäller för utlysningen SWE DEMO. För aktuella uppgifter, se utlysningens webbsida.

Öppningsdatum: 2015-08-24

Sista dag för kontakt med VINNOVAs handläggare: 2015-09-25

Sista ansökningsdag: **2015-10-09 , klockan 14:00**

Preliminärt datum för beslut: 2015-11-13

Tidigaste datum för projektstart: 2016-01-01

## Budget

Budget för utlysningen är 100 miljoner kronor. VINNOVAs medel är avsedda för flygindustrieföretag, SMF, institut, universitet och högskola. Inget koordinerande företag kan beviljas mer än totalt 60 miljoner kronor för samtliga projekt inom SWE DEMO.

Bidrag från VINNOVA som ges till företag och andra organisationer som bedriver ekonomisk verksamhet omfattas av reglerna om statligt stöd. När så är fallet kommer bidrag beviljas med i enlighet med 9 § i förordning (2015:208) om statligt stöd till forskning och utveckling samt innovation. VINNOVA bedömer att projekten kommer att avse industriell forskning, experimentell utveckling eller genomförbarhetsstudie (se vidare kapitel I och artikel 25 i kommissionens förordning (EU) 651/2014). Vilka kostnader som är stödberättigande framgår av VINNOVAs allmänna villkor § 6.1 och Guide till VINNOVAs villkor om stödberättigande kostnader, se vidare <http://vinnova.se/sv/Ansoka-och-rapportera/Villkor-och-kostnader/>

## Krav på projekten och de sökande

För att komma ifråga för VINNOVAs bedömning enligt kriterierna angivna i 8.2 ska följande krav vara uppfyllda:

- Ansökan ska vara skriven på Vinnova tillhandahållen mall
- Projektledaren ska vara anställd hos koordinerande företag
- Projektet ska tydligt bidra till att uppfylla utlysningens syfte och mål.
- Projektet ska innehållsmässigt ligga inom något av områdena enligt kapitel 3.3 ovan.
- Projektet startas tidigast 2016 och avslutats senast 2019.
- En omvärldsanalys/konkurrensanalys.
- Projektets teknologimognad ska anges med TRL (Technology Readiness Level). Ange både vilken nivå projektet startar och beräknas avslutas med.

Utlisningen är riktad mot större svenska företag med starkt deltagande i stora internationella demonstrationsprojekt av typen Clean Sky/Clean Sky2, SESAR/SESAR2020 eller bilaterala demonstratorprojekt tillsammans med de stora OEMerna (Original Equipment Manufacturer), även utanför Europa. Dessa företag ska samarbeta med andra aktörer för att de tillsammans ska utvecklas och stärka sin konkurrenskraft. Med andra aktörer menas svenska



underleverantörer (främst SMF), institut, universitet och högskola. De större företagen inom flygindustrin ska vara samordnare i projektet (koordinator) och skicka in ansökan till VINNOVA. Projektledaren ska vara anställd hos det koordinerande företaget.

I utlysningen ska således ett större företag tillsammans med ett antal projektparter i form av underleverantörer (främst SMF), institut, universitet och/eller högskola ta fram en ansökan. Dessa övriga projektparter ska tillsammans delta med en budgetmässig andel på minst 15 % (med ett fokus på SMF).

Därtill bör forskare från tidigare teknikmognadssteg vara involverade så att dessa får en koppling till de högre teknikmognadsstegen. Kunskapen kan sedan återkopplas till de lägre teknikmognadsstegen och på så sätt förbättras interaktionen i hela innovationsprocessen.

## **Bedömningsprocessen**

Ansökningarna bedöms av både VINNOVA och externa experter. VINNOVA beslutar utifrån interna och externa bedömares rekommendation huruvida projektet bör finansieras inom ramen för utlysningen.

VINNOVA fattar sedan det formella beslutet om finansiering och meddelar detta beslut till samtliga sökande.

Projektledarna från de koordinerande företagen för samtliga ansökningar bjuds in till en hearing där representanter från VINNOVA och externa bedömare ges möjlighet att lyssna till företagens strategier för att föra inlämnade ansökningar till framtida affärer samt ges tillfälle att ställa klagörande frågor.

## **Bedömningskriterier**

Följande kriterier kommer att tillämpas av VINNOVA vid bedömning av ansökningarna:

### **Potential**

- Nya civila affärer och därmed tillväxt inom svensk flygindustri.
- Ny demonstrerad civil teknik i nya produkter och system.
- Starkare svensk roll i framtida internationella demonstratorer.
- Stärkt kompetens hos främst SMF/underleverantörer men också hos institut, universitet och högskolor.
- Skapa nationella spridningseffekter, t.ex., genom gränsgångare dvs. kompetenta personer som förflyttar sig mellan industri, SMF/underleverantörer, institut, universitet och högskolor. Kunskap sprider sig också genom olika kunder och samarbeten

### **Genomförbarhet**

- Metodik, angreppssätt och realism i projektplan och projektbudget.
- Koppling till civila internationella demonstratorer: hur projektet förhåller sig till pågående eller planerade internationella civila demonstratorer.
- Samband med övriga FoI-program: Tydliggör samband med relevanta nationella eller internationella FoI-program såsom NFFP, övriga strategiska innovationsprogram, t.ex. Lighter, EU:s ramprogram Horisont 2020, Clean Sky2, SESAR2020, militära forsknings- och teknikutvecklingsprojekt, etc.

### **Aktörskonstellation**

- Projektteamets kunskap, kompetens och förmåga att genomföra projektet
- Projektteamets förmåga att sprida och nyttiggöra projektresultatet till samhälls- och/eller kommersiell nytta. Detta omfattar bl.a. konsortiets planer och åtaganden för att sprida och nyttiggöra projektresultaten, samt hur väl projektet är länkat in i de sökande organisationernas interna strategi-, innovations- och utvecklingsprocesser
- Bredden på samverkanskonstellationen, vad gäller olika typer av aktörer och hur många involverade SMF, institut, universitet och högskolor.
- Återkoppling av kunskap (från hög TRL till låg) till ny innovativ forskning (akademisk)

Kriterierna kommer också att återkomma i uppföljningar, utvärderingar och effektanalyser.

### **Ansökan**

Ansökan kan endast lämnas in elektroniskt via ansökningstjänsten på VINNOVAs Intressentportal. Denna nås genom utlysningens webbsida på VINNOVAs webbplats.

För att kunna lämna in en ansökan måste du först skapa ett användarkonto hos VINNOVA. Med hjälp av detta kan du sedan logga in på ansökningstjänsten. Har du redan ett användarkonto hos VINNOVA kan du använda detta. Den som skickar in ansökan ska ha mandat att göra det på organisationens vägnar eftersom det är organisationen som blir sökande.

**Observera att ansökningarna ska vara inne senast kl. 14.00 sista ansökningsdag. Efter denna tidpunkt stängs systemet och det går inte längre att skicka in en ansökan till VINNOVA.** Då kan inga kompletteringar göras av ansökan såvida inte VINNOVA begär in dem.

Tänk på att det kan ta tid att fylla i, ladda upp och skicka ansökan, i synnerhet om söktrycket är stort. Påbörja därför arbetet med att fylla i ansökan i god tid. Observera att det är möjligt att spara ändringar och tillägg ända fram till dess att ansökan är skickad.

**En fullständig ansökan måste skickas till VINNOVA före utlysningens stängningstid.**

### **Ansökans innehåll**

Ansökningstjänsten består av ett elektroniskt ansökningsformulär som fylls i av sökanden.

Till ansökan ska bifogas en projektbeskrivning och en CV-bilaga. Endast dessa bilagor kommer att beaktas vid ansökan.

Bilagorna ska vara i pdf-format.

**Projektbeskrivningen** ska vara på min 10 och max 30 A4-sidor med 12 punkters text. Den ska skrivas på svenska. Projektbeskrivningen **måste** följa VINNOVAs mall.

**OBS!** Ansökningsmall erhålls efter kontakt med programledaren, maila eller ring Ebba Lindegren, se kontaktuppgifter nedan.

**CV-bilagan** ska innehålla relevanta CV:n för projektledaren och samtliga nyckelpersoner i projektteamet. För dessa ska anges namn, ålder, kön, titel/funktion samt omfattning av medverkan i projektet. Varje CV ska vara på max 2 A4-sidor med 12 punkters text.

## Villkor

För utlysningen gäller VINNOVAs allmänna villkor för bidrag 2015. Villkoren innehåller regler om rapportering, uppföljning, revision och förutsättningar för utbetalning m.m. Villkoren hittas under ”Villkor och kostnader” till vänster på utlysningens webbsida.

## Sekretessfrågor

Ansökningar till denna utlysning är allmänna handlingar. Som huvudregel har allmänheten enligt offentlighetsprincipen rätt att ta del av dessa. Detta gäller även ansökningar som avslås eller återkallas. Även VINNOVAs beslut och beslutsmotiveringar är allmänna handlingar.

VINNOVA är dock skyldig att sekretessbelägga alla uppgifter om den enskildes affärs- eller driftsförhållanden, uppfinningar och forskningsresultat om det kan antas att den enskilde lider ekonomisk skada om uppgifterna offentliggörs.

Det är i första hand den handläggare på VINNOVA som hanterar ansökningarna som bedömer om ansökan innehåller uppgifter som omfattas av sekretess. Närmare information om sekretessregler vid ansökan finns under rubriken ”Sekretess vid ansökningar” på sidan ”Hur man ansöker” som kan nås från utlysningens webbsida.

För mer information, se ”Juridisk information” på [www.VINNOVA.se](http://www.VINNOVA.se) under ”Om VINNOVA”.

## Kontakt

Kontaktpersoner för utlysningen är

### **Programledare och Utlysningsansvarig VINNOVA:**

Ebba Lindegren

08-473 3824

[ebba.lindegren@vinnova.se](mailto:ebba.lindegren@vinnova.se)

### **Kontakt för administrativa frågor:**

Lena Dalsmyr, administratör VINNOVA

08-473 3161

[lena.dalsmyr@vinnova.se](mailto:lena.dalsmyr@vinnova.se)

### **Kontakt för frågor om tekniskt innehåll:**

Anders Blom, programchef INNOVAIR

08-5550 3160

[anders.blom@foi.se](mailto:anders.blom@foi.se)

Kontakt för frågor om ansökningsfunktionen är VINNOVAs IT-support, tel 08-473 32 99, [helpdesk@vinnova.se](mailto:helpdesk@vinnova.se).