

德奥通用航空股份有限公司 关于对深圳证券交易所年报问询函回复的公告

本公司及董事会全体成员保证公告内容的真实、准确和完整，没有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

德奥通用航空股份有限公司（以下简称“公司”或“德奥通航”）就深圳证券交易所下发的《关于对德奥通用航空股份有限公司 2015 年年报的问询函》（中小板年报问询函【2016】第 13 号，下称“问询函”）所涉及问题进行了回复，现公告如下：

一、本报告期，你公司通用航空业务营业收入同比下降 57%，营业成本同比上升 456%，毛利率同比下降 50%，请就通航业务发展情况及同行业情况进行详细解释说明。

公司通用航空业务经过了两年多的探索发展阶段，在人才团队组建、关键核心及专有技术的掌握与储备、市场布局等关键环节的工作已基本完成，并重点从“总体规划设计、受托研发及先进技术推广应用、高端装备生产制造销售、增值服务”等四个维度对通用航空业务进行市场拓展，争取形成有效订单。但因应国内通用航空产业尚处于第一阶段的市场培育，空域、市场准入、管理程序等方面的相关政策法规未明确，相关配套设施的建设及服务有待完善，因而在业务运营上未形成稳定的规模化生产。

2014 年 12 月，公司子公司南通德奥斯太尔航空发动机有限公司与南通中奥苏通生态园产业发展有限公司签订了《通用航空发动机技术平台-转子发动机开发委托合同》。根据合同约定，合同总金额为 6,500 万元，项目分三期进行，南通德奥斯太尔航空发动机有限公司按照进度完成并交付相应开发工作成果，南通中奥苏通生态园产业发展有限公司支付相应开发费用。

2014 年度，南通德奥斯太尔航空发动机有限公司完成了第一阶段工作，向南通中奥苏通生态园产业发展有限公司交付了相应成果，确认收入 4,000 万元，结转成本 166.07 万元，毛利率 96%；2015 年度，南通德奥斯太尔航空发动机有

限公司完成了第二阶段工作，向南通中奥苏通生态园产业发展有限公司交付了相应成果，确认收入 1,500 万元，结转成本 874.91 万元，毛利率 42 %。

本报告期受托研发收入较上年度减少 2,500 万元，减少 63%；本报告期受托研发成本较上年度增加 708.84 万元，上升 427 %；本报告期受托研发业务毛利率较上年度下降 54 %。公司认为，目前公司通用航空业务处于培育发展阶段，规模小，同时业务收入的细分与其他同行业公司有差别，故就前述实际情况而言，暂不具备与同行业公司进行对比分析的条件。

公司通航业务发展情况如下：

（一）共轴双旋翼直升机业务

2014 年 5 月，公司通过子公司伊立浦国际投资控股有限公司收购了德国 SkyTRAC/SkyRIDER 共轴双旋翼直升机项目的全部技术资产和样机（包括单座级、双座级和四座级各一架）。2014 年 8 月，公司通过子公司伊立浦国际投资控股有限公司收购了 R30 共轴双旋翼直升机资产包。

上述核心资产的收购，使公司站在巨人的肩膀上以高起点的态势直接介入国际通用航空产业。公司保留被并购企业的核心技术人员作为研发团队的核心骨干，组建通用航空业务国际化研发团队，已初步建成包括整机产品设计、飞控系统开发、工业制造、适航证取证及国际研发协作等方面的研发专家团队，规模超过 250 人。

目前，公司拥有 3 架研制完成的 SkyTrac 系列样机，已经于 1969 年取得德国航空管理局的适航证、1972 年取得美国联邦航空局的适航证，上述 3 架样机有飞行记录的飞行试验时间已达到 2,000 小时以上。目前拟在适当时机进行改型设计，并申请补充型号合格证。

公司将以 R-30 共轴双旋翼直升机资产包为技术基础开发 RS20、RS30 系列产品。RS20 超轻型直升机，目前已经完成 3 架样机，其中一架样机取得了俄罗斯联邦空中交通总署环伏尔加地区空中交通管理局颁发的 2102131479 号通用航空单个飞行器（单机）适航证，RS30 超轻型直升机已经完成一架样机。

（二）共轴双旋翼无人直升机业务

公司目前正在研制的共轴双旋翼无人直升机为 RU100 和 RU300，其中 RU100 已经完成首架样机的零部件制造和整机的组装，并完成部分地面系留试飞科目，正在准备进一步试验、试飞工作。

（三）通用航空发动机业务

2014年5月，公司通过子公司ASR收购了瑞士Mistral Engines S.A.控股子公司（简称MESA）。MESA是以航空转子发动机研发为主的科技公司，在转子发动机技术领域属于世界前沿水平。经过十余年的研制，MESA已经研制出自然吸气式双转子发动机、自然吸气式三转子发动机、涡轮增压式双转子发动机和涡轮增压式三转子发动机共4种型号。MESA研制的转子发动机既能用于固定翼飞机，也能用于轻型直升机和无人机。

公司目前在研的航空转子发动机还没有完成适航取证工作，暂时无法销售，但Mistral航空转子发动机已在多款实验飞机上进行多个项目的试验试飞，包括穆勒MX-7型，Piper Arrow型等试验飞机，目前已完成超过500小时的试验试飞任务。

目前，MESA的G300型转子发动机正在欧洲申请EASA的适航认证。

二、本报告期，你公司实现归属于母公司股东净利润-2,165万元，你公司董事长朱家钢、总经理王正年、副总经理王鑫文从公司获得的税前报酬总额分别为643万元、502万元、351万元，董事、监事和高级管理人员税前报酬合计1,955万元，请解释说明董监高薪酬与公司业绩是否匹配。

公司按照《公司章程》的规定确定董事、监事和高级管理人员的报酬，董事会和监事会成员的报酬和支付方法由股东大会确定；根据公司《高级管理人员薪酬与绩效考核制度》规定，高级管理人员的薪酬由基本薪酬、绩效薪酬和奖励三部分组成。

2014年8月15日公司第三届董事会第十八次会议以及2014年9月1日公司2014年第三次临时股东大会审议通过了《关于公司总体绩效激励体系的调整方案的议案》，董事长及高管团队薪酬按照“固定年薪+年度激励+长效激励”组成，可以按照具体工作分工在上市公司及子公司综合计酬。董事长及高管团队薪酬“年度激励”、“长效激励”部分，将以“通用航空产业生态圈”和“厨电产业生态圈”为两个核心产业平台进行考核。

公司所处的通用航空行业是国家鼓励发展的行业，同时也是多学科交互的产业，技术研发能力的强弱对企业的经营会产生重要的影响。另外，目前我国低空空域尚未完全放开，受政策管制下的审批程序繁杂且牵涉多个政府部门。因此，

熟悉通用航空业务的稳定的管理团队及技术人才是公司发展通用航空业务的关键性因素，公司董事长朱家钢、时任总经理王正年、副总经理王鑫文三人均为公司通用航空业务板块的核心领导组成人员，是通用航空业务战略的制定者和执行者，主要负责通用航空业务的总体规划、技术开发及路径设置、资金筹集等核心环节工作。

2015 年度，公司在通用航空业务实现了丰富的基础工作成果，为下一步规划推进的攻坚战提供了有力的支持，主要的工作成果体现在：

（一）南通基地的正式运营。2015 年初，经过前期的紧张筹备工作，公司的通用航空南通基地在所在园区提供的标准厂房内正式投入运营，走出了公司通用航空规划实施的第一步。公司目前正加快南通基地的建设工作进度，尽快形成以南通为主，辐射国内主要地区的格局，满足国内潜在的高速增长的市场需求。

（二）在技术研发方面，2015 年，公司子公司德奥直升机有限公司 RU100 项目成功进行了第 0001 架机部装总装、联调联试；完成重量重心、发动机、飞控导航、电磁兼容、振动干扰、动平衡等参数测试、对比分析；完成 3 次系留试飞，地面开车、参数测试、系统匹配、调整完善；完成小航线初步试飞；完成发动机操作规程、使用手册编制，基本完成飞行控制手册编制。

公司子公司 Rotor Schmiede GmbH 的单座共轴双旋翼直升机“VA115”研发项目成功完成了试验大纲规定的全部地面试验和系留飞行试验，试验结果完全符合设计要求，达到了预期效果。

公司子公司德奥航空发动机有限公司研发的小型柴油活塞发动机“D18P-A”项目完成了首台样机的试制，并一次点火成功，其为公司航空重油发动机的技术研发提供了核心动力验证平台。

上述实验样机的设计、生产和试验显示了公司对核心关键技术的消化吸收并转化的工作取得了初步成功。

（三）市场布局方面，2015 年，公司收购了德国 XtremeAir 飞行器公司。XtremeAir 是德国著名的飞机制造商，其拥有 EASA 的 DOA（设计组织批准书）和 POA（生产组织批准书）资质。公司收购 XtremeAir 后，从核心零部件到飞行器的研发、生产、取证、销售全环节形成了闭环，其他产品在欧洲的取证过程有了保证，可大大缩短产品的取证时间，为公司产品向市场推广赢得了先发优势；同时

主打产品 XA 41 / 42 已取得了包括欧洲 EASA、美国 FAA、中国 CAAC 等主要国家和地区的型号合格证，能立即投放市场销售，可于短期内使公司实现销售业绩突破(XtremeAir 于 2015 年获得一个波兰客户的销售订单，这对于公司整机销售而言成功迈出了坚实的第一步，目前未交付使用)，同时亦完成了重要战略及市场布局。

上述列举的主要工作成果是以董事长朱家钢、时任总经理王正年和副总经理王鑫文等强有力的经营管理团队为支撑来完成的，公司根据取得的相应工作成果对上述人员进行奖励，其大部分报酬属于奖励所得，考虑到通用航空产业的周期长，投资大，前期费用高的特点以及公司通航项目处于前期布局阶段，如单一与公司业绩挂钩不能全面反映当事人所付出的努力和劳动，需要全面考虑报酬支付涉及的对企业的贡献、支付能力、市场薪酬水平及人才稀缺性、对外竞争力、激励性等因素。因此，公司董监高所获取的报酬具有合理性。

三、本报告期，公司子公司德奥直升机有限公司、伊立浦国际投资控股有限公司、XtremeAir GmbH 净利润分别为-1,820 万元、-793 万元、-356 万元，请结合业务发展情况解释上述子公司的亏损原因。

(一)本报告期德奥直升机有限公司产生亏损的原因为公司的经营活动主要集中于研发活动，尚未实现产品销售收入，因此亏损主要由于拓展通用航空业务而发生的相应期间费用所致。

本报告期其期间费用金额为 2,400.94 万元，其中，工资及保险费金额为 1,762.30 万元，占比 73.40%；租金及物业管理费金额为 199.13 万元，占比 8.29%；水电费金额为 69.48 万元，占比 2.89%；中介咨询服务费金额为 89.10 万元，占比 3.71%；差旅交通费金额为 100.45 万元，占比 4.19%；装修费金额为 43.97 万元，占比 1.83%，办公费金额为 33.21 万元，占比 1.39%；折旧摊销费金额为 28.29 万元，占比 1.18%；制作费金额 25.23 万元，占比 1.05%；业务费金额为 49.78 万元，占比 2.07%。

(二)本报告期伊立浦国际投资控股有限公司尚未实现产品销售，造成其亏损的原因为拓展通用航空业务而发生的相应期间费用。

本报告期其期间费用金额为 891.30 万元，其中，工资及保险费金额为 147.02

万元，占比 16.5 %；中介咨询服务费金额为 539.35 万元，占比 60.51 %；汇兑损失金额为 289.94 万元，占比 32.53%；利息收入金额 86.87 万元，占比-9.75%；银行手续费等金额为 1.86 万元，占比 0.21%。

（三）本报告期公司刚完成对 XtremeAir GmbH 的收购，XtremeAir GmbH 公司需要从破产程序中恢复运营，因此报告期内实现销售较少，无法完全覆盖费用因而产生亏损。本报告期其期间费用金额为 350.74 万元，其中，工资及保险费金额为 217.48 万元，占比 62.01%；折旧摊销金额为 42.23 万元，占比 12.04%；租金及水电费金额为 19.55 万元，占比 5.57 %；中介咨询服务费金额为 15.64 万元，占比 4.46 %；维修费金额为 9.68 万元，占比 2.76%；差旅费金额为 9.36 万元，占比 2.67%；培训费金额为 4.29 万元，占比 1.22%；办公费等金额为 32.51 万元，占比 9.27%。

四、你公司于 2014 年收购瑞士 Mistral Engines SA85.6%股权、德国 SkyTRAC、SkyRIDER 共轴双旋翼直升机项目技术资产和样机，通过关联交易收购 R30 共轴双旋翼直升机资产包，2015 年收购 XtremeAir，请说明公司上述通航领域的收购对公司业绩产生的影响、公司获得的投资收益，以及公司对所收购项目的整合情况。

2013 年，公司基于通用航空产业广阔的市场前景，提出了通用航空项目五年战略规划，为了实现高起点、快速、精准地切入通用航空领域，公司先后收购了瑞士 Mistral Engines SA、德国 SkyTRAC、SkyRIDER 共轴双旋翼直升机项目技术资产和样机、R30 共轴双旋翼直升机资产包以及 XtremeAir，收购上述公司及资产包对公司当期业绩没有产生重大影响，暂未产生投资收益。

公司收购该等资产的主要目的是通过收购获得需要经过数十年时间的研发积累才能取得的国外领先共轴双旋翼直升机、无人机及航空发动机技术，上述资产及技术的收购为公司进入高端通用航空研发制造领域奠定了坚实的基础，能有效填补和拓展公司目前的通用航空产业价值链。同时，通过发挥整合效应，提高公司盈利能力、综合竞争力和国际化影响力，进一步加快和完善公司成为民用共轴双旋翼直升机、无人机领域全球制造商的进程。

公司在保留上述收购公司原有的核心管理、技术人员的基础上，已经组织管

理人员及财务人员对该等公司进行管控,并根据公司的实际经营情况及战略布局适当调整上述收购公司的工作计划;同时,公司十分注重整合过程中的中外文化差异所带来的风险,已经组织多轮企业文化互动活动,进行互相实地考察,使标的公司的员工深入了解并接受公司的经营理念、内部控制、工作流程。另外,公司也组织国内技术人员对已收购取得的技术进行梳理学习吸收,为下一步的技术转化及国产化落地奠定了基础。

五、你公司披露由于通航业务板块发生的费用增加导致 2015 年度管理费用同比增长 24%，请量化分析并解释说明。

2015 年公司管理费用金额为 11,702.72 万元,上年度金额为 9,451.07 万元,同比增长 24%。其中,电器设备板块 2015 年管理费用金额为 6,206.77 万元,上年度金额为 5,765.66 万元,同比增长 7.65%;通航板块 2015 年管理费用金额为 5,495.95 万元,上年度金额为 3,685.41 万元,同比增长 49.13%。公司管理费用增长的原因主要是因为通航板块管理费用增长所致。

通航板块管理费用对比分析如下:

单位:万元

项目	2015 年	2014 年	增减	
			金额	占比
工资	2,862.87	1,474.16	1,388.71	76.70%
折旧	74.36	16.29	58.07	3.21%
税金	21.94	5.47	16.47	0.91%
保险费	138.3	16.65	121.65	6.72%
其他	2,398.48	2,172.84	225.64	12.46%
合计	5,495.95	3,685.41	1,810.54	100%

通航板块管理费用增长的主要原因为管理员工资的增加和其他管理费用的增加。报告期内,公司在南通、德国、瑞士及俄罗斯的研发制造基地因应业务开展,引进或招聘了研发、运营、销售体系的人员;同时通过收购股权而新增合并子公司,原管理人员纳入公司的体系,管理人员数量对比 2014 年有了较大幅度增长。综上,管理人员的增加及高管薪酬的增加使工资总额有增长。

其他管理费用明细如下：

单位：万元

项目	2015 年	2014 年	增减	
			金额	占比
中介服务费	1,228.31	1,190.16	38.15	16.91%
差旅费	284.69	192.48	92.21	40.87%
租金及物业费	239.26	195.72	43.54	19.30%
办公费用	150.32	134.32	16.00	7.09%
业务接待费	97.41	77.65	19.76	8.76%
水电气费	88.45	67.38	21.07	9.34%
装修及维修费	53.75	40.77	12.98	5.75%
上市公司费用	51.75	0.20	51.55	22.85%
车辆运营及运 费	48.37	38.64	9.73	4.31%
培训费等其他 费用	156.17	235.52	-79.35	-35.17%
总计	2,398.48	2,172.84	225.64	100.00%

本报告期中介服务费增加 38.15 万元，增加的原因主要是公司再融资事宜发生相关中介服务费增加所致；本报告期差旅费增加 92.21 万元，主要是因为通航业务拓展相应增加管理人员所致；租金及物业管理费增加 43.54 万元，主要是因为通航业务拓展需要更多的办公场所；上市公司费用增加 51.55 万元，主要是因为本报告期将与上市公司披露有关的费用在内部考核时由通航板块业务承担所致。

六、本报告期你公司国内市场收入同比下降 28%，毛利率同比下降 21%，请解释说明原因。

（一）本报告期国内市场收入占公司整体收入的 13.45%，包括通用航空业务和电器设备业务，通用航空业务占比 2.34%，电器设备业务占比 11.11%。

（二）通用航空业务因受托研发收入相比上年同期下降，影响收入下降

16.70%，影响毛利率下降 19.05%。受托研发业务影响分析详见以上第 1 点回复。

（三）电器设备业务同比下降，影响收入下降 11.79%，影响毛利率下降 2.58%，主要是因为传统渠道 OEM 客户的产品线调整而导致订单减少，新开发的新兴渠道 OEM 客户在本报告期内尚未形成业绩。

七、本报告期你公司商用厨房系列、空气改善器系列收入分别同比下降 27%、100%，其他国外市场收入同比下降 45%，请分别解释说明原因。

（一）公司商用事业部业务占公司电器设备业务约 2%，其对公司业绩影响较小。

（二）商用厨房设备业务收入同比下降 27%，是因为本报告期商用产品处于转型期，公司减少了部分低附加值、小功率商用产品的销售，而新产品尚处于市场推广期，导致销售收入下降。

（三）空气改善器系列收入同比下降 100%，是因为本报告期公司产品战略优化专注商用电磁产品智能自动化产品，精简产品线，停止空气改善器系列产品的生产和销售。

（四）本报告期，其他国外市场收入占公司营业收入的 18.48%，其他国外市场收入同比下降 45%，主要是因为新兴市场订单毛利率较低，公司主动调整产品线相应减少订单所致。

八、本报告期你公司委托开发项目营业收入同比下降 63%，营业成本同比上升 427%，毛利率同比下降 54%，请解释说明原因。

根据公司子公司南通德奥斯太尔航空发动机有限公司（以下简称“斯太尔发动机”）与南通中奥苏通生态园产业发展有限公司（以下简称“苏通生态园”）签订的《通用航空发动机技术平台-转子发动机开发委托合同》，斯太尔发动机按照苏通生态园总体要求及动力数据设计航空转子发动机，期限为三年，项目分三期进行，一期：完成并交付发动机 3D 模型；二期：完成并交付工作图纸；三期：完成并交付发动机测试报告，合同总金额为 6,500 万元，斯太尔发动机按照进度完成并交付上述研究开发工作之成果。

上年度斯太尔发动机完成了第一期工作并向苏通生态园交付与第一期工作

相对应的成果，相应确认收入 4,000 万元，结转成本 166.07 万元，毛利率 96%；本报告期斯太尔发动机完成了第二期工作并向苏通生态园交付与第二期工作相对应的成果，相应确认收入 1,500 万元，结转成本 874.91 万元，毛利率 42 %。

本报告期受托研发收入较上年度减少 2500 万元，减少 63%；本报告期受托研发成本较上年度增加 708.85 万元，上升 427 %；本报告期受托研发业务毛利率较上年度下降 54%。

2015 年的工作图纸设计阶段的主要工作内容是根据前阶段的发动机总体结构布局，绘制出发动机零部件的图纸并设计生产装配工艺及工序，由于航空发动机零部件众多，结构复杂，需要反复绘制，修订定稿，同时，还需要考虑不同零部件之间的衔接及间隙，故耗时会较第一阶段长，成本也较其要高出许多，但由于其技术含量不如第一阶段，所以收费较第一阶段会低。通航产品是高精密、高科技含量产品，不同于传统制造行业产品，其收费取决于技术含量的高低而非完成时间的长短或完成成本的高低。

九、你公司存货账面价值期末较期初增长 45%，请详细解释原因并说明存货是否及时结转为成本；产成品在存货账面价值的占比由期初的 41%增长至期末的 63%，请详细解释原因并说明是否存在产品滞压的情形；产成品跌价准备占产成品账面余额的比例由期初的 1.94%下降至期末的 0.32%，请结合行业与产品价格等情况解释原因并说明跌价准备计提是否充分。

（一）公司销售业务实现时即按会计准则规定结转相对应的成本。本报告期末存货增长的主要原因为通航板块采购无人机及其配套零部件和相关设备及增加合并主体所致。采购无人机 及其配套零部件和相关设备导致期末存货账面价值相比期初增长 38%，因非同一控制下合并增加的存货，导致期末存货账面价值相比期初增长 5%。

（二）产成品期末存货增长的主要原因为通航板块采购无人机 及其配套零部件和相关设备及增加合并主体所致。

（三）产成品跌价准备占比下降的主要原因为前期已计提跌价准备的亏损订单及产品在本报告期实现销售后相应转销其已计提的跌价准备。因亏损订单而转销的跌价准备占期初跌价准备的 74%，其转销导致跌价准备占账面余额的比例大

幅度下降。

十、公司披露存在无法取得适航标准的风险，请详细说明通航标准对公司通航业务开展的重要性，以及公司拟采取的风险防范措施。

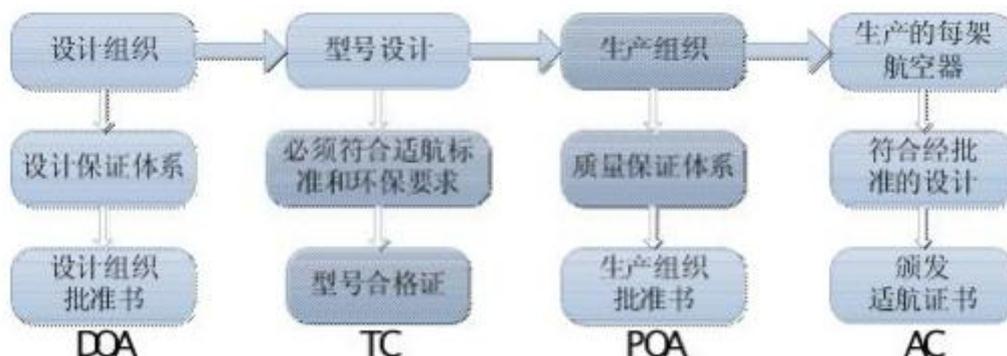
适航标准是政府适航部门以保障民用航空器的安全性为目标所制定的各种最低安全标准，对民用航空器的设计、制造、使用和维修等环节进行科学统一的审查、鉴定、监督和管理。

公司通用航空业务的部分产品或服务不需要适航认证（甚轻型载人直升机、无人机目前国内适航当局没有型号认证要求），此类产品和服务在海外有极大的市场。另外部分产品在海外市场取证要求相对较松但在国内市场需要获取更高要求的适航认证（例如国内甚轻型直升机需要按正常类CCAR27部取证，而在欧洲则可按甚轻型VLR取证，难度大大降低，对于更小的超轻型，则不需要取证）。

依据公司研发的产品、或提供的通航服务，应针对产品型号、生产许可、运营资格等获取不同的适航认证。例如直升机的型号合格证、针对某型号的生产许可证、通航业务的经营许可等。公司未来发展中可能涉及的适航标准，依据产品、运营项目的不同，公司将对其中部分适航标准提请认证。

公司从整机产品、飞控系统、工业制造及适航取证、国际研发协作等方面已经初步具备了全学科、多平台的研发专家团队。上述团队的组建以及通过一系列海外收购为公司进入高端通用航空研发制造领域奠定了坚实的基础，使公司拥有完整的取证设施和取证团队。公司将严格按照符合适航认证及其他标准认证程序的要求制定公司内部管理制度，在制度层面保证公司的生产经营符合标准，确保公司在组织研发、生产和运营过程中严格按照相关适航标准进行。

注：适航取证的基本流程如下图所示：



十一、请说明通用航空直升机公司、通用航空发动机公司取得国家有关部门核准资质证书的进展情况，上述公司若达不到资质审批所需条件，对公司业务开展及未来业绩的影响。

（一）德奥航空发动机有限公司

目前，德奥航空发动机有限公司正在国内开展Mistral航空转子发动机和Hirth航空活塞发动机国产化工作的前期开发阶段，尚不需要获取相关资质证书，目前从事的生产经营活动均符合政府的法律法规。未来将根据国产化工作的进程，将逐步申请航空发动机国产化所需的各类资质证书，各项业务将按照总体工作进度稳步开展。

如发动机未取得适航当局颁发的适航许可证时，不能将发动机使用在审定航空器上，但可以在试验类飞机、无人机等领域进行应用。对于较轻质量的超轻型航空器，各个国家的适航要求不同。Hirth的非认证航空发动机应用于超轻型航空器，符合所销售地区的适航管理规定。

（二）德奥直升机有限公司

德奥直升机有限公司目前暂未取得相关资质证书，但已开始进行ISO9001/AS09100C相关认证工作，预计2016年底前可以完成。对于部分产品已准备进行适航型号合格证、特许飞行证等认证工作，目前正在进行相关文件编制工作，并已开展递交适航当局的准备。

公司的研发、生产、运营将按ISO/ASO、适航等相关标准进行。在资质获得前，对于面向军用、警用等特定行业用户的产品或服务并不需要适航当局认证，销售不受影响。在资质获得后，公司产品便可以全面开展对于民用领域的市场销售工作，对于公司业绩起到积极作用。

十二、你公司2014年与奥地利Schiebel Aircraft GmbH签订了代理合作协议，请说明上述协议进展情况。

公司自2014年7月与奥地利Schiebel Aircraft GmbH签订了代理合作协议后，主要完成了以下工作：

（一）人员培训

公司分批派送部分员工赴奥地利学习 S-100 无人直升机的飞行操作及机务维修，并获得相关执照，为在国内开展市场推广奠定基础。

（二）系统购置

公司于 2015 年向西贝尔公司购置了一整套 S-100 无人直升机系统及相关备件、耗材，用于实施后续国内推广及运营服务的开展。

（三）市场推广

开展 S-100 的市场工作以来，公司与多地政府部门、公安系统、海事系统、电网系统等单位进行了广泛的接触与洽谈，并取得了以下成果：

1、某展会安保项目

2015 年年初，公司赴某省开展市场调研，走访该省公安、边防、消防、军民航等部门，与某展会招展中心就该展会签订了价值 40 万人民币的技术服务合同。获得军、民航各级飞行许可后，于 2015 年 6 月在该展会期间为会场开展空中安保及巡逻，同时也参加了该展会的静态展览。

2、某市公安系统项目

2015 年 3 月，公司与某市公安系统开展合作，在市局专题会上获得通过并立项，联合警务航空部门召集军、民航相关部门召开 S-100 试航航空管制保障协调会，逐步取得各项飞行许可，并在某飞行基地成功开展 S-100 飞行演示。后续成功开展了光电吊舱空中测试，IMU 地面模块测试，超视距飞行测试等专项测试等。

3、某海事部门项目

2015 年 10 月，公司与某海事部门开展合作，联合西贝尔公司在约定海域开展了舰上起降及海事飞行演示。

4、某市政府项目

公司长期与某市多个部门保持联系，相关部门对 S-100 在城市综合管理方面的应用表示支持。

5、某电力系统项目

公司在与某电力系统洽谈电力巡线项目，预计 2016 年 5 月前往现场开展巡线。因项目所在地海拔较高，大部分无人机无法完成巡线任务，性能优异的 S-100 有机会凭此机会获得电力部门的认可和购买。

此外，公司还与石油部门、测绘部门、船舶企业、高校等单位保持联系，尝试各级领域的应用。

(四) 后续计划

公司计划继续与国内政府部门，大型企事业单位进行接触，同时广泛开展 S-100 的运营服务，拓开销售局面。针对 S-100 的市场工作，公司今年有以下计划：

- 1、计划 2016 年 5 月赴前述电力系统项目开展高原巡线测试，争取实现电力系统应用的突破。
- 2、计划 2016 年上半年联合某市公安局开展警务系统应用，争取于此之后与该单位签订运营合同。
- 3、借助海事系统“十三五”规划的契机，争取获得海事系统的购置合同或运营合同。

十三、公司其他应付款中的其他项目由期初的 727 万元增加至 19,105 万元，请解释增长原因，说明该等收款方是否与公司存在关联关系。

其他应付款增长的主要原因为本报告期公司通过对外借款方式解决通航业务拓展对融资的需求。公司与各往来单位不存在关联关系。

十四、你公司 2015 年收购 XtremeAir 公司，购买日（2015 年 8 月 27 日）至年末被购买方的收入与净利润分别为 60 万元与-356 万元，请说明期末商誉减值测试情况。

报告期末公司对合并 XtremeAir GmbH 公司过程中形成的商誉进行了减值测试。将商誉金额分摊至资产组后按期末可收回金额是否大于账面可辨认的净资产公允价值之和来测试商誉是否发生减值。期末可收回金额按资产组预计未来 5 年的现金流量现值确定，根据测试结果，本报告期末商誉未发生减值，因此未计提减值准备。

十五、其他非流动资产中的预付工程、设备款期末较期初增长 281%，请说明原因。

主要是因为公司生产经营需要预付的模具采购款增加及技术开发费增加。

十六、固定资产情况列表所列示的期末余额与经计算得到的期末余额差异明显，累计折旧全部为 0，请认真自查是否存在信息披露错误并更正披露。

经核查，由于工作人员的疏忽，公司《2015 年年度报告》“第十节财务报告——第七合并财务报表项目注释——第 19 固定资产——第(1)固定资产情况”中“累计折旧”的相关数据没有填录，现补充披露如下：

19、固定资产

(1) 固定资产情况

单位：元

项目	房屋及建筑物	机械设备	模具	电子及其他设备	运输设备	合计
一、账面原值：						
1. 期初余额	114,030,423.69	96,816,551.18	86,928,620.81	21,641,219.88	2,541,648.60	321,958,464.16
2. 本期增加金额	20,664,002.56	9,516,665.73	7,568,490.99	9,761,119.53	3,470,664.03	50,980,942.84
(1) 购置		6,583,303.76	4,316,328.54	4,126,242.53	3,384,988.99	18,410,863.82
(2) 在建工程转入	1,837,816.93		3,252,162.45			5,089,979.38
(3) 企业合并增加	18,826,185.63	2,933,361.97		5,634,877.00	85,675.04	27,480,099.64
3. 本期减少金额		1,265,383.98	3,114,305.91	474,989.53	376,000.00	5,230,679.42
(1) 处置或报废		1,265,383.98	3,114,305.91	474,989.53	376,000.00	5,230,679.42

4. 期末余额	134,694,426.25	105,067,832.93	91,382,805.89	30,927,349.88	5,636,312.63	367,708,727.58
二、累计折旧						
1. 期初余额	55,335,894.99	66,607,192.53	74,930,240.47	15,430,773.26	471,344.46	212,775,445.71
2. 本期增加金额	10,334,134.27	8,629,480.06	6,818,011.92	7,132,510.38	641,489.39	33,555,626.02
(1) 计提	5,678,903.27	7,031,649.09	6,818,011.92	1,921,535.32	555,828.54	22,005,928.14
企业合并增加	4,655,231.00	1,597,830.97		5,210,975.06	85,660.85	11,549,697.88
3. 本期减少金额		1,175,714.45	2,958,590.61	448,514.07	339,695.48	4,922,514.61
(1) 处置或报废		1,175,714.45	2,958,590.61	448,514.07	339,695.48	4,922,514.61
4. 期末余额	65,670,029.26	74,060,958.14	78,789,661.78	22,114,769.57	773,138.37	241,408,557.12
三、减值准备						
1. 期初余额		79,771.91	111,958.34			191,730.25
2. 本期增加金额						
(1) 计提						
3. 本期减少金额			244.50			244.50
(1) 处置或报废			244.50			244.50

4. 期末余额		79,771.91	111,713.84			191,485.75
四、账面价值						
1. 期末账面价值	69,024,396.99	30,927,102.88	12,481,430.27	8,812,580.31	4,863,174.26	126,108,684.71
2. 期初账面价值	58,694,528.70	30,129,586.74	11,886,422.00	6,210,446.62	2,070,304.14	108,991,288.20

此次补充披露对公司已披露信息内容不产生实质性影响，公司对由此给投资者造成的不便表示歉意。

特此公告

德奥通用航空股份有限公司董事会

二〇一六年六月二日