



# КОНЦЕПЦИЯ трансформируемого автомобиля

Концепция автопилотируемого универсального автомобиля с автоматически заменяемыми пассажирскими и грузовыми салонами, и функцией самостоятельной переустановки внутренних силовых блоков и внешних манипуляторов на двухколёсных и самостоятельно отделяемых от салонов ходовых платформах, для выполнения бытовых или производственных роботизированных операций от перевозки время.



Паршинцев А.И. [89189078809@mail.ru](mailto:89189078809@mail.ru)  
<http://nedvsoshi.jimdo.com/>

# Описание идеи

**Введение: Основная идея трансформируемого автомобиля строится на применении уже не новых достижений автопилотирования и роботизации, позволяющих ему в свободное время самостоятельно за секунды делиться на две или три части, каждая из которых выполняет во время простоя полезные функции. Например, после отделения двух вполне самостоятельных автопилотируемых ходовых двухколёсных платформ, способных самостоятельно превратиться в двухместные двухколесные автомобили или роботов, сам салон, превращается в мобильное многофункциональное внутренне или пристраиваемое пространство квартиры или офиса, причём в каждом из нескольких десятков вариантов, от становится центральной функциональной составляющей помещений, обеспечивающей их энерго-автономность, тепловой режим, комфорт и обеспечивающей высокую экономичность эксплуатации. Две самостоятельно отделяемые подвижные роботизированные ходовые части автомобиля, если они не используются для самостоятельной транспортировки людей или малых грузов, могут самостоятельно выполнять поблизости множество вспомогательных транспортных операций, а так же с помощью навесных устройств делать всё что заложено в их программах. Поскольку всё работы можно выполнять безостановочно, можно сократить многие службы, здания, жилые, производственные фонды, некоторые сети ЖКХ, и конечно, при безостановочной работе, или точнее применении, всех элементов<sup>2</sup> автомобиля, в итоге станут не нужны придомовые автостоянки**

**Иначе говоря я предлагаю создать давно описанный в Русских сказках «Русский автомобиль», где ходовые части-роботы - это "двое из ларца", а индивидуальный для салон, это уютная «русская самоходная печка Ивана- дурака» , и он же кондиционер-спальня-кабинет и т.д., присоединяемый с наружи или встраиваемый в любую свою или чужую «избу» или иное строение. С представленной роботизацией частного хозяйства и индивидуальной автопилотируемой грузопассажирской доставкой, населению становится возможным расселяться в пригородных природных пространствах расположенных вдоль существующих междугородних трасс. Учитывая подчёркнутую модульность конструкции транспортного и одновременно многофункционально роботизированного устройства, стоимость виртуально присутствующего в нём в нем автомобиля, многофункционального робота и функционально значимой части помещений оказывается очень низкой, позволяющей при активной эксплуатации окупать за короткое время. В результате, экономические и комфортные показатели линейных по характеру поселений «растянут» и разукрупнят города в глобальную линейно-сетевую среду расположенную в комфортной природной среде, где применение подобной техники становится ещё более эффективным, за счёт повышенного многообразия простых и доступных ей операций. Учитывая богатство России природой и её восстанавливаемыми ресурсами, децентрализованная в ней с помощью трансформируемого автомобиля урбанизированная среда жизнедеятельности сможет без (ставших не нужными)**

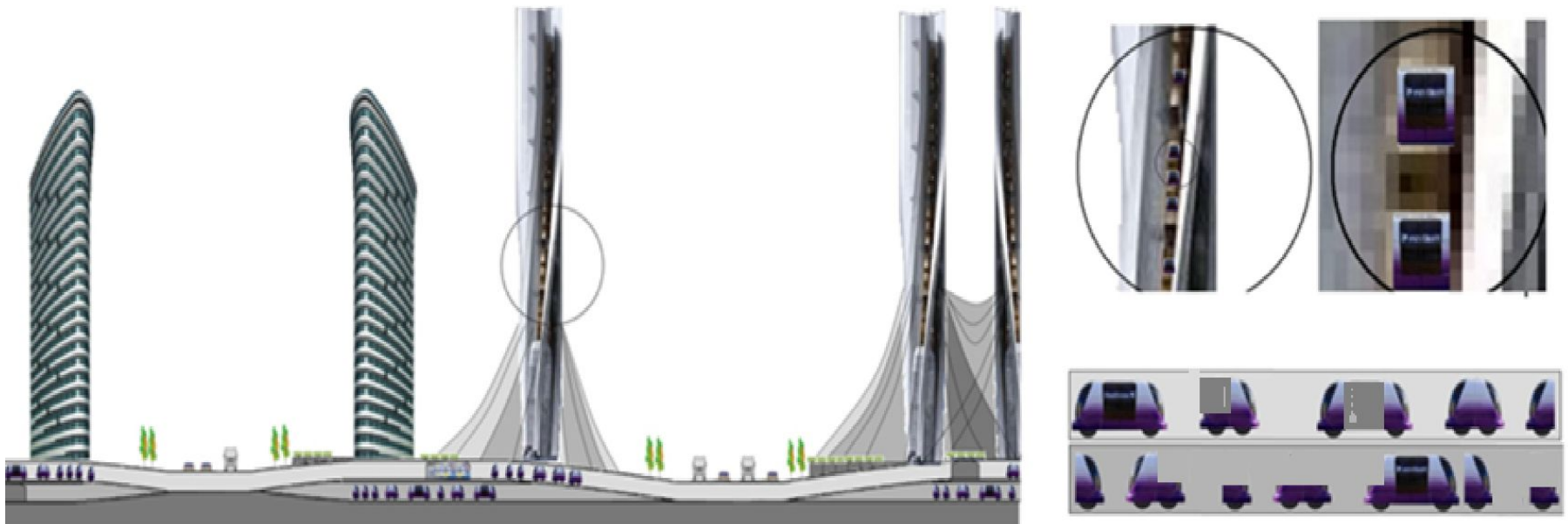
**Естественная близость поселений к местным природно-возобновляемым строительным, продуктовым, энергетическим и иным ресурсам, обеспечит россиян (при бережном отношении к ним и среде) здоровой пищей, чистым воздухом, водой и т.д. Что такое - линейные экопоселения? Их россиянам легко представить, если вспомнить огромное количество посёлков прижавшихся к междугородним автотрассам и железнодорожным путям, в которых экономические катаклизмы переживаются проще благодаря приусадебным участкам и мелкому животноводству. Такие линейные поселения, и сегодня являются экономически и социально стабилизирующим фактором. В настоящее время, несколько отдаленное от образования, науки и культуры, и статистически постаревшее население данных пригородов, живет в наиболее устойчивых условиях, одновременно успевая поддерживать свою молодёжь, обучающуюся и адаптирующуюся в городах. С развитием ИТ-технологий Интернета и асфальтированием дорог, а так же увеличением количества личного транспорта, многие линейные поселения в ближайшей периферии сегодня активно застраиваются современными индивидуальными коттеджами с постоянным проживанием переселившихся в них горожан, у которых городские квартиры становятся вторичным жильём. Одновременно, данная концепция автомобиля, позволяет в зависимости от характера предстоящего пути довольно просто и самостоятельно превращаться в разные по проходимости и скоростным характеристикам автомобиля, не исключая даже того, что индивидуальный салон может присоединяться к мультикоптеру, , или доставляться в другой город поездом, самолетом, паромом, где его будут далее перемещать различные унифицированные, но не**

**В итоге, многофункциональность транспорта и преобразованная им среда жизнедеятельности, позволит с большим комфортом и за меньшие средства организовать преимущественно индивидуальную доставку рабочей силы в промышленные зоны, что по статистике повышает производительность труда в российских условиях на 10-12% и возможно в данном случае на даже 20 процентов. Впервые в истории страны создаются инфраструктурные конкурентные преимущества для развития промышленных агломераций, ранее невозможные в априори для российских расстояний и климата. К сожалению, в настоящее время, если сравнивать с нами агломерации США или Европы, то их транспортная инфраструктура в разы менее затратна и более эффективна, чем в России, за счёт климата, меньшей разрушаемости и высокой концентрации населения и производств. И на купленных у них технологиях и оборудовании, мы всегда будем иметь существенное транспортно-складское удорожание при межрегиональном кооперационном производстве сложной продукции, не позволяющее ей конкурировать на внешних рынках. К стати, именно поэтому в СССР строились гигантские заводы-города с изготовлением на них максимального количества комплектующих для конечного продукта.**

**Возвращаясь к возможности использования индивидуальных пассажирских салонов и определённых типов грузовых контейнеров в качестве дополнительных пространств к существующим строениям, либо совсем самостоятельных автономных модульных сборно-разборных мобильных временных жилых и иных пространств, возникает новая для человечества ступень**

# Описание концепта

Приобретая автомобиль, у человека возникает необходимость изучения правил и получения навыков вождения. К тому же, почти неизбежны расходы на парковочное место или гараж, а так же, страховые взносы и так далее. В связи с постоянным увеличением количества машин у населения, на дорогах возрастает плотность потоков, аварийность, стрессы и травматизм. В перегруженных городах, для индивидуальных автомобилей вводятся ограничения снижающие их привлекательность. Такси, это неплохое решение, но в нём нет индивидуального обособленного пространства, позволяющего человеку по особому комфортно проводить время в пути. Можем ли мы создать общедоступный по цене индивидуальный транспорт, не требующий навыков вождения и парковочных мест, исключая аварии и наконец, полностью меняющий наш жизненный уклад?



**Решение:** Объединив все положительные свойства личного и общественного транспорта, можно концептуально представить трансформируемый автомобиль, салон которого после автоматического отделения от ходовой части состоящей из полностью автономных автопилотируемых двухколёсных ходовых платформ, может самостоятельно переместиться на вспомогательных роликах во внутренне пространство квартир и благодаря своей, уже стандартной для большинства современных автомобилей, внутренней комплектации, выполнять множество полезных функций, как на открытых пространствах, так и внутри жилых, офисных или производственных помещений. Например, такой салон может служить рабочим кабинетом и комнатой отдыха в квартире-студии и на работе, если раскладные сидения-диваны смогут за секунды превратить его кабинет в изолированное спальное пространство со своим микроклиматом. Таким образом ночью в квартирах можно устанавливать энерго-экономичные режимы отопления, как это зачастую принято в Европе. экономящей наш газ. и делать ещё много чего полезного .

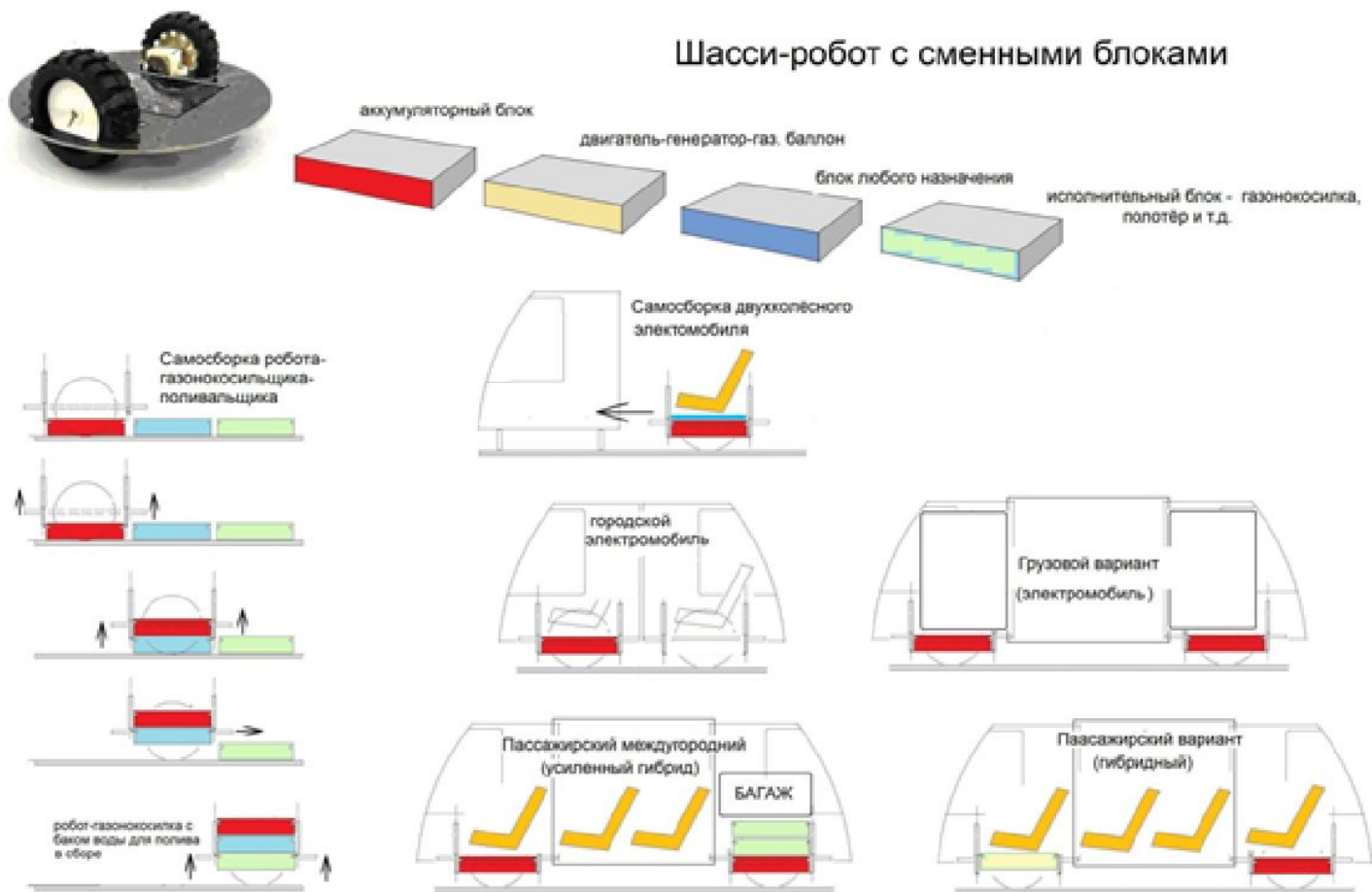


Каждая из двух ходовых частей автомобиля может после самостоятельного отделения от салона самостоятельно трансформироваться в двухколесный автопилотируемый двух местный моно-мобиль или во что ни будь другое. Например, для того, чтобы в свободное время от транспортировки, ходовые платформы работали постоянно, предусматривается создание автоматически присоединяемых навесных либо захватываемых двумя платформами между собой механизмов, роботизирующих различные бытовые, производственные и сельско-хозяйственные операции. К таким операциям, например, относится вывоз (из квартир на участки сбора) индивидуальных секционных контейнеров с сортированными ТБО. Адресность в данном случае, позволяет индивидуально стимулировать качество сортировки и тд. Так же, автопилотируемые платформы в свободное время могут перемещать в присоединяемых вместо салонов грузовых контейнерах различные изделия продукты и свежую питьевую воду, бесшумно убирать территорию, подстригать и поливать газоны, и т.д. Примерно таким образом, достигается полная загрузка полезными функциями и операциями всех частей автомобилей, в следствии чего, почти не требуется строительство парковок и стоянок. В данной ситуации, значительно снижается «виртуальная» стоимость ходовых платформ, пропорционально зависящая от времени их использования в качестве роботов. Примерно так-же, можно определить относительную стоимость пассажирских салонов, которые в основное время не простаивают на стоянках а выполняют роль кабинетов или экономящих энергию спальных комнат и т.д. Учитывая сказанное можно предвидеть, что такие индивидуальные транспортные салоны с микроклиматом, медицинскими анализаторами, видеокамерами мониторами и т. д., будет выгодно приобретать для каждого члена семьи, начиная с младенчества.



# Варианты внутренней и внешней трансформации автомобилей.

Конструкция ходовых платформ имеет в своей основе шасси, способное с помощью собственного гидравлического загрузочного устройства самостоятельно комплектоваться внутренними унифицированными блоками и навесными, или прицепными устройствами различного назначения.



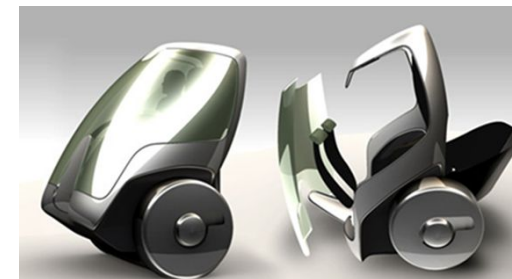
•

В качестве отдалённых аналогов, рассматриваются автопилотируемые авто-моби-ли испо-льзуемые в г. Масдар (Арабские Эмираты), или их аналоги в аэропорте Хи-троу (Лон-дон). Представленный на фотографиях внешний и внутренний вид скре общественных пассажирских салонов наиболее оптимальны для рассматриваемой идеи. Грузовые салоны, заменяющие на время пассажирские, скорее всего будут напоминать стандартные автомобильные контейнеры различного назначения. Автором допускается, что в наиболее активном пользовании появятся менее обтекаемые крупногабаритные прямоугольные салоны с небольшими приводными роликами, обеспечивающими самостоятельное короткие перемещения для их встраивания или пристраивания к офисам или квартирам. В настоящее время на рынке отсутствуют подобное решение, позволяющее к тому же полностью пере-смотреть всю практику жилого строительства в условиях появившейся высокой мобильности всей среды жизнедеятельности человека. Сайт <http://nedvsoshi.jimdo.com/>



# Аналоги.

Демонстрацией активного поиска решений в данном направлении силами многих мировыми автопроизводителей, может стать тематическая подборка следующих ниже концептов.



**Затраты на разработку опытной модели, создание серийного производства и другие стратегии продаж продукта и самой идеи**

**Поскольку автомобиль концептуально представляет из себя множество довольно простых узлов, то создание их минимального количества для толчка самой идеи не потребует большого времени и денег. К тому же, энергетические, и ряд внешних исполнительных роботизированных блоков для трансформируемого моно-мобиля, можно позаимствовать для экспериментальной адаптации у многих фирм. Позже, они же, на определённых правах и будут выпускать эти блоки. Главной частью всего устройства является агрегатор мономобиля, собирающий его и захватывающий внешние узлы, салоны, контейнеры и т.д.. Он может потребовать времени и денег, однако всё это давно известно и в мире имеется огромное количество инженеров, способных быстро и недорого выполнить задание. Проектирование, изготовление и испытание нескольких вариантов моделей моно-мобилей и нескольких салонов может потребовать от 5 до 50 млн. долл. в течение 1,5 – 2-х лет. Но при разделе прав участия в разработке этих денег может и не потребоваться. Организация мелкосерийного и крупносерийного производства с момента испытаний образцов по причине модульности возможна в невероятно сжатые сроки 1-2 года.**

**Необычно то, что покупатель сам может от разных производителей**

- **Сертифицировать на безопасность или ещё что то, данный вид продукции в других странах мы не успеем, поскольку более лучшие аналоги комплектующих и агрегатора чем в России появятся сразу же.**
- **Однако, России данный инновационный продукт необходим для приобретения равных или даже превосходящих технических и экономических конкурентных условий для производства технически сложной продукции, о чём подробнее сказано на сайте <http://nedvsoshi.jimdo.com/>.**