

REIVINDICACIONES MODIFICADAS

1. Un sistema de peso móvil, para ejercer un momento relacionado con el peso móvil en relación con una estructura de soporte, que ayuda a soportar fuera del suelo un riel a lo largo del cual se mueve un vehículo, de manera que la magnitud de un momento combinado en relación con la estructura de soporte —que incluye (1) el momento relacionado con el peso móvil en relación con la estructura de soporte, que al menos incluye un momento relacionado con el peso asociado con el peso móvil en relación con la estructura de soporte, y (2) un momento relacionado con el vehículo en relación con la estructura de soporte, que al menos incluye un momento relacionado con el peso asociado con el vehículo en relación con la estructura de soporte, -mientras el vehículo se mueve a lo largo de una sección del riel junto a la estructura de soporte, que se encuentra en un área a un lado de la estructura de soporte, es menor que una magnitud del momento relacionado con el vehículo relacionado con la estructura de soporte mientras el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del riel al lado de la estructura de soporte, que incluye:

- (i) un riel de peso móvil, en donde:
 - (A) la estructura de soporte ayuda a soportar el riel de peso móvil fuera del suelo;
 - (B) una sección del riel de peso móvil se encuentra en el área a un lado de la estructura de soporte; y,
 - (C) otra sección del riel de peso móvil está en otra área en otro lado de la estructura de soporte, de modo que la otra área en el otro

lado de la estructura de soporte y el área al lado de la estructura de soporte no se superponen;

- (ii) un peso móvil;
- (iii) un motor;
- (iv) una conexión entre el motor y el peso móvil;
- (v) una computadora, en donde la computadora proporciona una instrucción;
- (vi) en donde el motor recibe una comunicación basada en la instrucción, que causa que el motor ejerza una fuerza con respecto al peso móvil, a través de la conexión entre el motor y el peso móvil;
- (vii) en donde la fuerza ejercida con respecto al peso móvil provocada por el motor a través de la conexión entre el motor y el peso móvil, provoca un desplazamiento del peso móvil desde una primera posición a lo largo del riel de peso móvil hacia una segunda posición a lo largo del riel de peso móvil;
- (viii) en donde el movimiento del peso móvil, desde la primera posición a lo largo del riel de peso móvil causa el momento relacionado con el peso móvil en relación con la estructura de soporte; y,
- (ix) en donde uno de los siguientes:
 - (A) (1) el desplazamiento del peso móvil desde la primera posición a lo largo del riel de peso móvil hacia la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil incluye una aceleración del peso móvil hacia la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil, (2) la primera posición a lo largo del riel de peso móvil está a lo largo de la otra sección del riel de

peso móvil, (3) la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil está más cerca de la sección del riel al lado de la estructura de soporte que la primera posición a lo largo del riel de peso móvil, (4) el desplazamiento del peso móvil desde la primera posición a lo largo del riel de peso móvil, que incluye la aceleración del peso móvil hacia la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil, se produce mientras el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del riel junto a la estructura de soporte y (5) el momento relacionado con el peso móvil en relación con la estructura de soporte también incluye un momento relacionado con la aceleración asociado con el peso móvil en relación con la estructura de soporte; y,

(B) (1) el movimiento del peso móvil desde la primera posición a lo largo del riel de peso móvil hacia la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil es la segunda posición a largo del riel de peso móvil, (2) la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil se encuentra a lo largo de la otra sección del riel de peso móvil, en la otra área al otro lado de la estructura de soporte, y (3) el desplazamiento del peso móvil desde la primera posición a lo largo del riel de peso móvil a la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil ocurre antes de que el vehículo se mueva a lo largo de la sección del riel al lado de la estructura de soporte, de modo que el peso móvil se encuentre en la segunda posición del riel de peso móvil, y así no esté a lo largo de la sección del riel de peso móvil y así no esté en el área al lado de la estructura de soporte,

mientras que el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del riel al lado de la estructura de soporte.

2. El sistema de peso móvil de la reivindicación 1, en donde: (1) el desplazamiento del peso móvil desde la primera posición a lo largo del riel de peso móvil hacia la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil es la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil, (2) la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil ocurre a lo largo de la otra sección del riel de peso móvil en la otra área en el otro lado la estructura de soporte, y (3) el desplazamiento del peso móvil desde la primera posición a lo largo del riel de peso móvil a la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil ocurre antes de que el vehículo se mueva a lo largo de la sección del riel al lado de la estructura de soporte, de modo que el peso móvil se encuentra en la segunda posición del riel de peso móvil y tal que no se encuentra a lo largo de la sección del riel de peso móvil y tal que no se encuentra en el área al lado de la estructura de soporte, mientras el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del riel al lado de la estructura de soporte.

3. El sistema de peso móvil de la reivindicación 2, en donde: la primera posición del peso móvil a lo largo del riel de peso móvil está entre (a) la sección del riel de peso móvil y (b) la otra sección del riel de peso móvil, de modo que el peso móvil se encuentra entre (a) el área al lado de la estructura de soporte y (b) la otra área del otro lado de la estructura de soporte cuando el peso móvil está en la primera posición.

4. El sistema de peso móvil de la reivindicación 2, en el que la segunda posición del peso móvil se encuentra en una ubicación a lo largo del riel de peso móvil

que está lo más lejos posible del vehículo mientras el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del riel al lado de la estructura de soporte.

5. El sistema de peso móvil de la reivindicación 2, en donde:
 - (i) una de (a) la computadora y (b) otra computadora realiza una de las siguientes acciones:
 - (A) una determinación, en donde la determinación determina que la segunda posición es donde el momento relacionado con el peso móvil tiene, se estima que tiene, o se predice que tiene, una magnitud opuesta que se encuentra entre 25.1% y 74,9% de un momento relacionado con el vehículo de mayor magnitud, de una pluralidad de magnitudes respectivamente asociadas con una pluralidad de momentos relacionados con el vehículo que ocurren, se estiman, o se predice que ocurrirán mientras el vehículo se desplaza a lo largo del riel cerca de la estructura de soporte; y,
 - (B) una comparación, en donde la comparación compara (a) un máximo alcanzable de la magnitud del momento relacionado con el peso móvil, que es una de las magnitudes reales, estimadas o pronosticadas con (b) la mayor magnitud del momento relacionado con el vehículo, de la pluralidad de magnitudes asociadas respectivamente con la pluralidad de momentos relacionados con el vehículo que ocurren, se estiman o se prevé que ocurrirán mientras el vehículo se desplaza a lo largo del riel cerca de la estructura de soporte; y,

- (ii) uno de (a) la computadora y (b) la otra computadora emplea uno de los siguientes elementos en la creación de la instrucción: (a) una determinación resultante de la determinación y (b) una comparación que resulta de la comparación.

6. El sistema de peso móvil de la reivindicación 1, en donde (1) el desplazamiento del peso móvil desde la primera posición a lo largo del riel de peso móvil hacia la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil incluye la aceleración del peso móvil hacia la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil, (2) la primera posición a lo largo del riel de peso móvil está a lo largo de la otra sección del riel de peso móvil, en la otra área del otro lado de la estructura, y así, no se encuentra a lo largo de la sección del riel de peso móvil ni en el área al lado de la estructura, (3) la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil está más cerca de la sección del riel al lado de la estructura de soporte que la primera posición a lo largo del riel de peso móvil, (4) el desplazamiento del peso móvil desde la primera posición a lo largo del riel de peso móvil, que incluye la aceleración del peso móvil hacia la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil, ocurre mientras el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del riel al lado de la estructura de soporte, y (5) el momento relacionado con el peso móvil en relación con la estructura también incluye el momento relacionado con la aceleración asociada con el peso móvil en relación con la estructura de soporte.

7. El sistema de peso móvil de la reivindicación 6, en donde la instrucción se refiere (a) una velocidad y (b) una aceleración.

8. El sistema de peso móvil de la reivindicación 6, en donde la instrucción se refiere a una de: una magnitud de aceleración, un rango de aceleración, un aumento en una aceleración presente, y un aumento en una aceleración futura.

9. El sistema de peso móvil de la reivindicación 2, en donde la primera posición del peso móvil se encuentra a lo largo de la sección del riel de peso móvil, en el área del lado de la estructura de soporte.

10. El sistema de peso móvil de la reivindicación 6, en donde;

- (i) la sección del riel al lado de la estructura de soporte se curva con respecto a un eje longitudinal de la sección del riel al lado de la estructura de soporte,
- (ii) un momento relacionado con una fuerza centrífuga asociada con el vehículo en relación con la estructura de soporte se produce mientras el vehículo se desplaza a lo largo de la sección curva del riel al lado de la estructura de soporte; y
- (iii) el momento relacionado con el vehículo en relación con la estructura de soporte incluye también el momento relacionado con la fuerza centrífuga asociado con el vehículo en relación con la estructura de soporte.

11. El sistema de peso móvil de la reivindicación 1, en el que el riel de peso móvil está: (1) ubicado sobre la estructura de soporte y (2) ubicado sobre la sección del riel al lado de la estructura de soporte.

12. El sistema de peso móvil de la reivindicación 10, en donde el desplazamiento del peso móvil desde la primera posición a lo largo del riel de peso móvil, que incluye la aceleración del peso móvil hacia la segunda posición a lo largo del

riel de peso móvil, se basa en una comparación, por uno de (1) una computadora y (2) otra computadora, de (a) una magnitud máxima alcanzable del momento relacionado con el peso móvil, que es un momento real, estimado y pronosticado, con (b) momento relacionado con una mayor magnitud del vehículo, de una pluralidad de magnitudes respectivamente asociadas con una pluralidad de momentos relacionados con el vehículo que ocurren, se estiman, o se predice que ocurrirán mientras el vehículo se desplaza a lo largo del riel cerca de la estructura de soporte.

13. El sistema de peso móvil de la reivindicación 6, en donde una de (a) una computadora y (b) otra computadora utiliza en la creación de la instrucción uno de los siguientes elementos: (i) (1) una ubicación del vehículo con respecto a la estructura de soporte o (2) una distancia del vehículo desde la estructura de soporte, donde cada una de ellas es estimada, pronosticada, real, y (ii) (1) un tiempo estimado, pronosticado o real, asociado con la ubicación del vehículo estimada, pronosticada o real, asociada con respecto a la estructura de soporte o (2) un tiempo estimado, pronosticado, o real, asociado con la distancia estimada, pronosticada o real, del vehículo a la estructura de soporte.

14. El sistema de peso móvil de la reivindicación 1, en donde una de (a) una computadora y (b) otra computadora utiliza un peso del vehículo para crear la instrucción, en donde el peso del vehículo es uno de: (a) un peso medido, (b) un peso pronosticado, y (c) un peso estimado.

15. El sistema de peso móvil de la reivindicación 6, en donde una de (a) una computadora y (b) otra computadora utiliza los dos siguientes elementos en la creación de la instrucción:

- (i) al menos uno de los siguientes: (1) una distancia y (2) un tiempo; y,
- (ii) un peso.

16. El sistema de peso móvil de la reivindicación 6, en donde:

- (i) La sección del riel junto a la estructura de soporte está curvada con respecto a un eje longitudinal de la sección del riel junto a la estructura de soporte; y,

- (ii) una de (a) una computadora y (b) otra computadora utiliza una fuerza centrífuga asociada con el vehículo que se mueve a lo largo de la sección curva del riel junto a la estructura de soporte en una creación de la instrucción, en donde la fuerza centrífuga asociada con el vehículo que se mueve a lo largo de la sección curva del riel junto a la estructura es una de las siguientes: (i) una fuerza centrífuga medida asociada con el vehículo que se mueve a lo largo de la sección curva del riel junto a la estructura, (ii) la fuerza centrífuga pronosticada asociada con el vehículo que se mueve a lo largo de la sección curva del riel junto a la estructura, y (iii) una fuerza centrífuga estimada asociada con el vehículo que se mueve a lo largo de la sección curva del riel junto a la estructura de soporte.

17. El sistema de peso móvil de la reivindicación 10, en donde una de (a) una computadora y (b) otra computadora utiliza los dos elementos siguientes para crear la instrucción: (i) (a) el momento relacionado con el peso asociado con el vehículo en relación con la estructura de soporte, (b) un momento estimado relacionado con el peso asociado con el vehículo en relación con la estructura de soporte, o (c) un momento pronosticado relacionado con el peso asociado con el

vehículo en relación con la estructura de soporte y (ii) (a) el momento relacionado con la fuerza centrífuga asociado con el vehículo en relación con la estructura de soporte, (b) un momento estimado relacionado con la fuerza centrífuga asociado con el vehículo en relación con la estructura de soporte, o (c) un momento pronosticado relacionado con la fuerza centrífuga asociado con el vehículo en relación con la estructura de soporte.

18. El sistema de peso móvil de la reivindicación 17, en el que:

- (i) uno de (1) el momento relacionado con el peso asociado con el vehículo en relación con la estructura de soporte (2) el momento estimado relacionado con el peso asociado con el vehículo en relación con la estructura de soporte, y (3) el momento pronosticado relacionado con el peso asociado con el vehículo en relación con la estructura de soporte está estadísticamente ponderado, por uno de (a) una computadora, (b) la otra computadora, y c) una computadora adicional basado en al menos uno de los siguientes elementos: (1) una distancia y (2) un tiempo; y,
- (ii) uno de (a) el momento relacionado con la fuerza centrífuga asociado con el vehículo en relación con la estructura de soporte, (b) el momento estimado relacionado con la fuerza centrífuga asociado con el vehículo en relación con la estructura de soporte y (c) el momento pronosticado relacionado con la fuerza centrífuga asociado con el vehículo en relación con la estructura de soporte es estadísticamente ponderado por uno de (a) la computadora, (b) la otra computadora, y c) una computadora adicional basado en al menos uno de los elementos: (1) la distancia y (2) el tiempo.

19. El sistema de peso móvil de la reivindicación 1, en donde la instrucción es automáticamente proporcionada por la computadora después de una determinación, por una de (a) una computadora y (b) otra computadora, determine que uno de los siguientes: (1) se alcanza o supera un número predeterminado, (2) se introduce un rango numérico predeterminado.
20. El sistema de peso móvil de la reivindicación 10, en donde la instrucción is automáticamente proporcionada por la computadora después de una determinación, por de uno de (a) una computadora y (b) otra computadora, determina que al menos uno de los siguientes elementos: (i) un peso medido o estimado del vehículo cumple o excede un número predeterminado de libras (gramos o kilogramos), (ii) una longitud medida o estimada del vehículo cumple o excede un número predeterminado de pies (metros o centímetros), (iii) un número medido o estimado de segundos para que el vehículo pase por un determinado punto a lo largo del riel cumple o excede un número predeterminado de segundos, (iv) un número total medido o estimado de personas en el vehículo en un momento determinado cumple o excede un número predeterminado de personas, (v) un dato que indica que el vehículo se encuentra en un lado predeterminado de la estructura de soporte, y (vi) otro dato que indica que el vehículo se encuentra dentro de una curva o que indica que el vehículo se encuentra afuera de la curva.
21. El sistema de peso móvil de la reivindicación 1, en donde (a) una computadora y (b) otra computadora utiliza otra instrucción, en donde la otra instrucción está asociada con el peso móvil, en una creación de la instrucción, en donde la otra

instrucción es una de: (i) una instrucción previa y (ii) una instrucción subsecuente.

22. El sistema de peso móvil de la reivindicación 21, en donde la otra instrucción es una instrucción relacionada con la aceleración.

23. El sistema de peso móvil de la reivindicación 1, en el que la estructura de soporte es una columna.

24. El sistema de peso móvil de la reivindicación 1, en donde

(i) Uno de (a) una computadora y (b) otra computadora recibe datos relativos al peso móvil, y uno de (1) una determinación, que implica los datos, y (2) un cálculo, que implica los datos, es realizado por uno de (a) la computadora y (b) la otra computadora, y

(ii) Se produce una de las siguientes situaciones:

(A) Una visualización en una pantalla de uno de: (1) los datos, (2) la determinación, y (3) el cálculo.

(B) Un sonido, después de que uno de (a) la computadora y (b) la otra computadora hace la determinación; y,

(C) Una alarma, después de que una de: (a) la computadora, y (b) la otra computadora hace la determinación.

25. El sistema de peso móvil de la reivindicación 1, en donde el desplazamiento del peso móvil, desde la primera posición a lo largo del riel de peso móvil hacia la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil, se produce por encima de la estructura de soporte.

26. El sistema de peso móvil de la reivindicación 1, en donde una de: (a) la computadora y (b) otra computadora, recibe datos relativos al peso móvil, y una de: (a) la computadora y (b) la otra computadora, utiliza los datos para: acelerar, ralentizar o detener el vehículo.
27. El sistema de peso móvil de la reivindicación 1, en donde una de (a) la computadora y (b) otra computadora reciben datos, en donde los datos se relacionan con una fuerza experimentada por la estructura de soporte y, en respuesta a los datos una de (a) la computadora y (b) la otra computadora proporciona otra instrucción al motor de modo que otra comunicación, basada en la otra instrucción, hace que ocurra una de las siguientes: (i) un reposicionamiento del peso móvil a lo largo del riel de peso móvil por el motor a través de la conexión, (ii) otra aceleración del peso móvil a lo largo del riel de peso móvil por el motor a través de la conexión, y (iii) una desconexión del peso móvil del motor.
28. El sistema de peso móvil de la reivindicación 1, en donde un eje longitudinal del riel de peso móvil está encima y en ángulo recto con respecto a un eje longitudinal del riel de la sección del riel junto a la estructura de soporte.
29. El sistema de peso móvil de la reivindicación 1, en donde el desplazamiento del peso móvil, por el motor a través de la conexión entre el motor y el peso móvil, desde la primera posición a lo largo del riel de peso móvil hacia la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil, origina la magnitud del momento combinado en relación con la estructura de soporte, que incluye (1) el momento relacionado con el peso móvil en relación con la estructura de soporte y (2) el

momento relacionado con el vehículo en relación con la estructura de soporte, mientras el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del riel junto a la estructura de soporte debe ser entre 49.9% y 86.1% menos que la magnitud del momento relacionado con el vehículo en relación con la estructura de soporte, mientras el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del riel al lado de la estructura de soporte.

30. El sistema de peso móvil de la reivindicación 10, en donde el desplazamiento del peso móvil, por el motor vía la conexión entre el motor y el peso móvil, desde la primera posición a lo largo del riel de peso móvil hacia la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil, hace que la magnitud del momento relacionado a la estructura, que incluye (1) el momento relacionado con el peso móvil relativo a la estructura de soporte y (2) el momento relacionado con el vehículo relativo a la estructura de soporte, mientras que el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del riel junto a la estructura de soporte que debe estar entre 45% y 86.1% menos que la magnitud del momento relacionado con el vehículo relativo a la estructura de soporte, mientras el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del riel junto a la estructura de soporte.

31. Un sistema de peso móvil, para contrarrestar, a través de un momento relacionado con el peso móvil, un momento relacionado con el vehículo que ocurre en un sistema de transporte—que incluye una columna en el suelo, al menos dos columnas adicionales en el suelo, un riel soportado en el suelo por las tres columnas, y un vehículo—cuando el vehículo se desplaza a lo largo de

una sección del riel que se encuentra en un área a un lado de la columna, que incluye:

- (i) un riel de peso móvil, en donde el riel de peso móvil está (a) conectado a la columna y (b) se extiende desde el área del lado de la columna a otra área en un lado opuesto de la columna;
- (ii) un peso móvil, en el que el peso móvil se coloca en una primera posición a lo largo del riel de peso móvil, en el que la primera posición a lo largo del riel de peso móvil no se encuentra en el área del lado opuesto de la columna;
- (iii) un motor
- (iv) un sistema informático que proporciona una instrucción al motor;
- (v) en donde el motor implementa la instrucción haciendo que se ejerza una fuerza con respecto al peso móvil, en donde la fuerza ejercida hace que el peso móvil se mueva desde una primera posición a lo largo del riel de peso móvil hacia una segunda posición a lo largo del riel de peso móvil, en donde la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil está en la otra área en el lado opuesto de la columna, antes de que el vehículo se mueva a lo largo de la sección del riel, en el área del lado de la columna, tal que el peso móvil permanezca en la segunda posición, en la otra área en el lado opuesto de la columna, cuando el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del riel, en el área al lado de la columna; y,
- (vi) en el que el peso móvil, al estar en la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil, en la otra área del lado opuesto de la columna, cuando el

vehículo se desplaza a lo largo en la columna, cuando el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del riel, en el área al lado de la columna.

32. Un sistema de monorriel, que contrarresta mediante un momento relacionado con el peso móvil que la menos incluye un momento relacionado con la aceleración, un momento relacionado con el monorriel que al menos incluye un momento relacionado con la fuerza centrífuga, que incluye:

- (i) una columna;
- (ii) una sección que está conectada a la columna en la que una parte curva del riel está junto a la columna;
- (iii) un monorriel;
- (iv) un riel de peso móvil;
- (v) un peso móvil;
- (vi) un motor;
- (vii) un sistema informático que proporciona una instrucción al motor;
- (viii) en donde la instrucción implica una magnitud;
- (ix) en donde, en respuesta a las instrucciones, el motor provoca un desplazamiento del peso móvil a lo largo del riel de peso móvil tanto (A) mientras el monorriel se mueve a lo largo de la sección curva del riel junto a la columna, lo que causa el momento relacionado con el monorriel, en relación con una sección de la columna, que al menos incluye el momento relacionado con la fuerza centrífuga, en relación con la sección de la columna , y (B) en una de (1) una velocidad que es la magnitud y (2) una aceleración que es la magnitud; y,

(x) en donde el desplazamiento del peso móvil, por el motor, a lo largo del riel de peso móvil, (A) mientras el monorriel se mueve a lo largo de la sección curva del riel junto a la columna, que causa el momento relacionado con el monorriel, en relación con la sección de la columna, que incluye al menos el momento relacionado con la fuerza centrífuga, en relación con la sección de la columna, y (B) a una de (1) la velocidad que es la magnitud y (2) la aceleración que es la magnitud causa el momento relacionado con la aceleración asociado con el peso móvil relativo a la porción de la columna.

33. El sistema de peso móvil de la reivindicación 1, en donde el otro lado de la estructura de soporte es opuesta al lado de la estructura de soporte, en donde la otra área del otro lado de la estructura de soporte es opuesta al área del lado de la estructura de soporte, y donde la otra sección del riel de peso móvil es opuesta a la sección de riel de peso móvil.

34. Un sistema, para provocar un momento relacionado con el peso móvil en relación con una estructura de soporte, que ayuda a sostener fuera del suelo un riel curvado longitudinalmente en un área próxima a la estructura de soporte, a lo largo de la cual se mueve un vehículo, de modo que la magnitud de un momento combinado en relación con la estructura de soporte que incluye (1) el momento relacionado con el peso móvil en relación con la estructura de soporte, que al menos incluye un momento relacionado con la aceleración en relación con la estructura de soporte, y (2) un momento relacionado con el vehículo en relación con la estructura de soporte, que incluye al menos un momento relacionado con la fuerza centrífuga asociado con el

vehículo en relación con la estructura de soporte, mientras que el vehículo se desplaza a lo largo del riel curvado longitudinalmente en el área próxima a la estructura de soporte, que al menos hace que el momento relacionado con la fuerza centrífuga asociado con el vehículo en relación con la estructura de soporte sea menor que la magnitud del momento relacionado con el vehículo en relación con la estructura de soporte mientras el vehículo se desplaza a lo largo de una sección del riel curvado longitudinalmente, que incluye:

- (i) un riel de peso móvil, en el que la estructura de soporte ayuda a soportar el riel de peso móvil fuera del suelo;
- (ii) un peso móvil;
- (iii) un motor;
- (iv) en donde el motor provoca una aceleración del peso móvil a lo largo del riel de peso móvil mientras el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del riel curvado longitudinalmente en el área próxima a la estructura de soporte;
- (v) en donde la aceleración del peso móvil por el motor mientras el vehículo se mueve a lo largo de la sección del riel curvado longitudinalmente en el área próxima a la estructura de soporte, provoca el momento relacionado con la aceleración, asociado con el peso móvil, en relación con la estructura de soporte mientras el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del riel curvado longitudinalmente en el área próxima a la estructura de soporte.

35. Un sistema, para contrarrestar un momento relacionado con un vehículo en relación con una estructura de soporte con un momento relacionado con el peso móvil en relación con la estructura de soporte que ayuda a sostener fuera del suelo una

sección del riel cerca de la estructura de soporte, a lo largo de la cual se produce un desplazamiento del vehículo que causa el momento relacionado con el vehículo en relación con la estructura de soporte, a través de una instrucción, que incluye:

- (i) un riel de peso móvil, en el que la estructura de soporte ayuda a soportar el riel de peso móvil fuera del suelo;
- (ii) un peso móvil;
- (iii) un motor;
- (iv) una conexión entre el peso móvil y el motor;
- (v) en donde una implementación de la instrucción por el motor provoca, a través de la conexión entre el peso móvil y el motor, un desplazamiento del peso móvil desde una primera posición con respecto al riel de peso móvil hacia una segunda posición con respecto al riel de peso móvil mientras se produce el desplazamiento del vehículo a lo largo de la sección de riel cerca de la estructura de soporte; y,
- (vi) en donde el desplazamiento del peso móvil desde la primera posición con respecto al riel de peso móvil hacia la segunda posición con relación al riel de peso móvil, por el motor a través de la conexión entre el peso móvil y el motor, que ocurre mientras el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del riel cerca de la estructura de soporte, provoca que el momento relacionado al peso móvil relativo a la estructura de soporte mientras ocurre el movimiento del vehículo a lo largo de la sección de riel cerca de la estructura de soporte.

36. El sistema de peso móvil de la reivindicación 35, en el que la segunda posición del peso móvil en relación con el riel de peso móvil está más cerca de la sección del riel cerca de la estructura de soporte que la primera posición del peso móvil en relación con el riel de peso móvil.

37. El sistema de peso móvil de la reivindicación 36, en donde el desplazamiento de un peso móvil desde la primera posición en relación con el riel de peso móvil hacia una segunda posición en relación con el riel de peso móvil, en una dirección que está sobre la sección del riel cerca de la estructura de soporte.

38. Un sistema, para contrarrestar un momento relacionado con un vehículo en relación con una estructura de soporte con un momento relacionado con el peso móvil en relación con la estructura de soporte que ayuda a sostener fuera del suelo una sección del riel cerca de la estructura de soporte, a lo largo de la cual se produce un desplazamiento del vehículo que causa el momento relacionado con el vehículo en relación con la estructura de soporte, a través de una instrucción, que incluye:

- (i) un riel de peso móvil, en el que la estructura de soporte ayuda a soportar el riel de peso móvil fuera del suelo;
- (ii) un peso móvil;
- (iii) un motor;
- (iv) una conexión entre el peso móvil y el motor; y,
- (v) en el que (1) después de recibir la instrucción y (2) antes de que se produzca el desplazamiento del vehículo a lo largo de la sección del riel que está junto a la estructura de soporte el motor provoca, a través de la conexión entre el motor y el peso móvil, un desplazamiento del peso móvil desde (A) una

primera posición con respecto al riel de peso móvil hasta (B) una segunda posición con respecto al riel de peso móvil -en donde la segunda posición del peso móvil con respecto al riel de peso móvil está relativamente más lejos de la sección del riel junto a la estructura de soporte de lo que está la primera posición del peso móvil en relación con el riel de peso móvil, en donde el momento relacionado con el peso móvil en relación con la estructura de soporte ocurre cuando el peso móvil se encuentra en una segunda posición a lo largo del riel de peso móvil, mientras el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del riel que esta junto a la estructura de soporte.

39. Un sistema de peso móvil, de la reivindicación 2, en donde el movimiento del peso móvil, por el motor a través de la conexión entre el motor y el peso móvil, desde la primera posición a lo largo del riel de peso móvil a la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil, hace que la magnitud del momento combinado en relación con la estructura, que incluye (1) el momento relacionado con el peso móvil en relación con la estructura y (2) el momento relacionado con el vehículo en relación con la estructura, mientras el vehículo se mueve a lo largo de la sección de riel junto a la estructura sea entre 49,9% y 66,6% menos que la magnitud del momento relacionado con el vehículo en relación con la estructura de soporte mientras el vehículo se mueve a lo largo de la parte del riel junto a la estructura de soporte.

40. El sistema de peso móvil de la reivindicación 1, en donde el motor recibe la comunicación, basada en la instrucción proporcionada por la computadora, a través de una parte del control.

41. El sistema de peso móvil de la reivindicación 1, en donde la computadora es una parte del control.
42. El sistema de peso móvil de la reivindicación 1, en donde la computadora está situada en el vehículo.
43. El sistema de peso móvil de la reivindicación 1, en donde uno de (a) la computadora y (b) otra computadora utiliza un peso en una creación de instrucción, en el que el peso es uno de: (a) un peso medido, (b) un peso predicho, y (c) un peso estimado.
44. El sistema de peso móvil de la reivindicación 31, en donde el sistema informático incluye una parte del control.
45. El sistema de peso móvil de la reivindicación 31, en donde el sistema informático es una parte del control.
46. El sistema de peso móvil de la reivindicación 31, en donde el sistema informático proporciona la instrucción al motor a través de una parte del control.
47. El sistema de monorriel de la reivindicación 32, en donde el sistema informático incluye una parte del control.
48. El sistema de peso móvil de la reivindicación 32, en donde el sistema informático incluye una parte del control.
49. El sistema de peso móvil de la reivindicación 32, en donde el sistema informático proporciona la instrucción al motor a través de una parte del control.