1일차

* 직무 관련 기능에 필요한 센서 이름 + 개선사항 생각해보기
* 샤시: 엔진 관련 부분을 제외한 동력 전달 장치
  + 현가, 조향, 작동
  + ABS(Anti-Lock Brake System)
  + ECS(Electronic Stability Control)
  + ACC(Adaptive Cruise Control)
  + TPMS(Tire Pressure Monitoring System)
* 파워트레인: 동력을 생성해 도로에 전달하는 모든 구성 장치
  + 엔진, 변속기, 트랜스미션, 차동 장치, 구동축, 배터리, 전기 구동 시스템, 제어 전자 장비
  + MCU(Motor Control Unit)
  + EMS(Engine Management System)
  + TMS(Transmission Management System)
  + BMS(Battery Management System)
* 바디: 탑승자의 편의를 위한 것
  + 시트, 에어컨, 미러
  + BCM(Cody Control Module)
* 차량에 탑재되는 센서
  + 차속센서(hall sensor): 휠의 회전량을 측정하여 차속을 계산
  + 오일온도센서: 변속 시 유압 제어정보로 사용
  + 유압센서: 유압은 서스펜션, 변속 등에 중요한 인자로 작용
  + G센서: 가속도, 진동 및 충격 등을 측정. 차체의 피치와 바운스 제어에 사용
  + 차고센서: 차고의 높이 측정. 차체의 피치 및 바운스 제어에 사용
  + 스로틀 위치 센서: 엑셀을 밟은 양과 속도를 측정
  + 제동 스위치 센서: 브레이크페달 조작 여부를 측정

2일차

* 구동 모터(스타팅 모터)
  + 목적: 시동을 걸기 위한 동력 발생
  + 구성: 솔레노이드 스위치, 모터, 피니언 기어
    - 솔레노이드 스위치
      * B단자와 M단자 연결. 키를 돌리는 등 시동을 걸면 시프트 레버가 움직여 피니언 기어를 플라잉 휠에 연결한다.
      * 풀 인 코일: ST단자에 +전압, M단자에 -전압이 인가되면 플러저가 강하게 흡입되도록 한다.
      * 홀드 인 코일: ST단자에 +전압, 몸체에 -전압이 인가되면 흡입된 플런저가 흡입된 채로 유지되는 힘을 발휘한다.
    - 모터
      * 브러쉬: 배터리로부터 전기를 받아오는 역할
      * 코어: 코일을 포함. M단자 -> 브러쉬로 + 전압, 모터 몸체에 - 전압이 인가되면 회전
  + M단자: Motor 단자, B단자: Battery 단자
* 발전기
  + 목적: 배터리 충전 by 연료 (기계E -> 전기E)
  + 구성: 풀리, 레귤레이터, 발전기 본체
  + 자석이 아닌 전자석(전기 인가 시에만 자석 효과)을 사용하는 이유: 자석 상태에선 벨트를 굴리는 데에 필요한 연료 사용량 증가. 힘이 많이 필요한 상황이 아닐 시에는 발전하지 않기 위함.
  + 과충전(급발진 등의 상황에서) 방지를 위해 레귤레이터 존재

* 브레이크(캘리퍼)
  + 브레이크를 밟으면 유압식으로 캘리퍼가 좁혀지면서 타이어를 잡는 방식으로 브레이킹이 이루어진다.
  + ABS: 운전자가 브레이크를 꾹 밟아도 자동으로 캘리퍼를 잡았다 놨다를 빠르게 반복하면서 타이어가 그대로 밀리는 것을 방지하는 기능