
Norme internationale



7130

INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION • МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПО СТАНДАРТИЗАЦИИ • ORGANISATION INTERNATIONALE DE NORMALISATION

Engins de terrassement — Directives pour la procédure de formation du conducteur

Earth-moving machinery — Guide to procedure for operator training

Première édition — 1981-12-01

ITEH STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

[ISO 7130:1981](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/3316b527-a3dd-439b-9a6b-627d091ae03b/iso-7130-1981)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/3316b527-a3dd-439b-9a6b-627d091ae03b/iso-7130-1981>

CDU 621.878/.879.004.24

Réf. n° : ISO 7130-1981 (F)

Descripteurs : matériel de terrassement, conditions requises pour exploitation, instruction.

Avant-propos

L'ISO (Organisation internationale de normalisation) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation (comités membres de l'ISO). L'élaboration des Normes internationales est confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique correspondant. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO, participent également aux travaux.

Les projets de Normes internationales adoptés par les comités techniques sont soumis aux comités membres pour approbation, avant leur acceptation comme Normes internationales par le Conseil de l'ISO.

La Norme internationale ISO 7130 a été élaborée par le comité technique ISO/TC 127, *Engins de terrassement*, et a été soumise aux comités membres en décembre 1980.

Les comités membres des pays suivants l'ont approuvée :

Afrique du Sud, Rép. d'	Finlande	ISO 7130:1981
Allemagne, R. F.	Irlande	standards.iteh.ai/catalog/standards-iteh/3316b527-a3dd-439b-9a6b-627d09e09b/iso-7130-1981
Australie	Israël	Royaume-Uni
Autriche	Italie	Suède
Belgique	Japon	Tchécoslovaquie
Bésil	Philippines	URSS
Égypte, Rép. arabe d'	Roumanie	USA

Les comités membres des pays suivants l'ont désapprouvée pour des raisons techniques :

Inde
Pologne

Engins de terrassement — Directives pour la procédure de formation du conducteur

0 Introduction

Les présentes directives ont été préparées en supposant que les candidats à la formation de base du conducteur n'avaient pas d'expérience pratique significative sur les types d'engins dont il s'agit, et que les candidats à une formation plus poussée avaient préalablement reçu une formation conventionnelle incluse dans le programme de formation de base.

Une bonne sélection des conducteurs potentiels est essentielle si l'on veut éviter de perdre une formation pour des candidats inaptes. La conduite d'un engin de terrassement représente un travail rude, nécessitant de l'habileté, souvent effectué sur des terrains en mauvais état et qui requiert un haut degré d'aptitude et d'enthousiasme. Les candidats doivent être équilibrés, d'un physique suffisamment robuste, avoir une bonne coordination et de bons réflexes.

1 Objet et domaine d'application

La présente Norme internationale spécifie la nature de la formation du conducteur appropriée aux engins de terrassement. Elle ne spécifie pas de méthode d'évaluation de la capacité ou de la compétence d'un conducteur, ces facteurs étant habituellement couverts par des procédures et règles locales et nationales. Elle ne précise pas qui est responsable de cette formation. Elle s'applique aux engins définis dans l'ISO 6165.

2 Références

ISO 4510, *Engins de terrassement — Outils pour l'entretien et le réglage.*

ISO 6165, *Engins de terrassement — Principaux types — Vocabulaire.*

ISO 6405, *Engins de terrassement — Symboles pour les commandes et autres.*

ISO 6750, *Engins de terrassement — Emploi et entretien — Guide pour la présentation et le contenu des manuels techniques.*

3 Structure des programmes de formation

3.1 Généralités

Le contenu de chaque programme individuel de formation devrait être intégré à l'ensemble de tous les programmes afin de fournir une succession de développements opérationnels depuis les principes élémentaires jusqu'à la conduite spécialisée des engins les plus sophistiqués. Bien que le contenu réel d'un programme puisse être ajusté aux conditions individuelles, la succession des développements devrait être observée.

Pour la formation pratique du conducteur d'engin, il est souhaitable de ne pas avoir plus de deux élèves par engin à la fois, et chaque instructeur ne devrait pas surveiller plus de trois engins. Lorsque c'est possible, et particulièrement lors des premières heures de formation, il est souhaitable de désigner un instructeur par machine. Durant les quatre premières heures de conduite réelle de l'engin, un instructeur ne devrait pas avoir à surveiller plus de quatre élèves utilisant deux engins.

3.2 Sécurité

Tout au long de la formation, on doit continuellement souligner que l'un des aspects les **PLUS IMPORTANTS** de la conduite et de l'entretien de l'engin est la **SÉCURITÉ** (voir 6, 4.1 et 6.2.15).

3.3 Étapes de la formation

3.3.1 Formation générale de base

Cette formation vise à inculquer à l'élève conducteur les connaissances et les compétences requises pour une bonne utilisation de l'engin. Elle devrait inclure : les principes de départ et d'arrêt; l'entretien des principaux mécanismes tels que moteur, transmission, etc.; les données dimensionnelles de base, telles que longueur, largeur, masse, pression au sol, vitesse, etc.; une appréciation des facteurs affectant la productivité de l'engin; l'interprétation des diagrammes et des tableaux de charge; la signification et l'utilisation des manuels d'instruction du conducteur; le fonctionnement des principaux engins, par exemple, petits tombereaux, engins à roues ou chenilles, leurs applications essentielles (voir 4.1 à 4.3).

3.3.2 Fascicule de formation du conducteur

Ce fascicule peut être fourni à tous les conducteurs à la fin de la formation générale de base. Les détails concernant des cours de formation supplémentaires et l'expérience acquise sur chantier devraient y être notés (voir chapitre 5).

3.3.3 Formation de perfectionnement pour des groupes d'engins spécialisés

Cette formation ne doit être donnée qu'à un conducteur ayant suivi avec succès la formation générale de base. Elle a trait à la conduite d'engins spécifiques appartenant à un même groupe (voir 6.1 à 6.3).

3.3.4 Cours spécialisés de reconversion sur le terrain ou de révision

Ces cours sont prévus afin de donner aux conducteurs expérimentés, qui ont terminé la formation avancée pour un groupe d'engins, une formation supplémentaire leur permettant d'aller d'un type d'engin à l'autre à l'intérieur de ce groupe. Normalement, cette formation doit se faire sur les chantiers de construction (voir chapitre 7).

3.3.5 Cours d'entretien des connaissances

Ces cours sont donnés sur chantier ou dans un centre de formation, selon les circonstances opérationnelles, de façon que soient réactualisées les connaissances du conducteur en ce qui concerne le développement des engins et les améliorations et modifications des techniques de conduite. Également, pour réentraîner les conducteurs qui n'ont pas utilisé un engin donné depuis quelque temps (voir chapitre 7).

3.3.6 Attestation de fin de cours de formation

Un certificat spécifiant son contenu peut être délivré lorsque tout cours de formation a été achevé avec succès (voir chapitre 8 et annexe).

IMPORTANT

Le développement supplémentaire des capacités du constructeur ne peut venir que de l'expérience acquise en travaillant dans des conditions de chantier réelles et sous une surveillance adéquate. Ceci est un processus continu et l'essentiel de l'expérience de formation doit nécessairement s'inscrire dans cette activité. Il n'y a pas de programme spécifique inclus dans ces directives dans la mesure où il doit dépendre des conditions locales et des spécifications. Cependant, le contenu de 6.2.14 est l'expression typique de l'objet du guide permettant un entraînement supplémentaire du conducteur pendant son emploi sur le chantier.

4 Formation générale de base

Le présent programme spécifie la formation minimum à donner pour développer l'habileté opérationnelle de base nécessaire à la conduite des engins de terrassement et à l'entretien de leurs mécanismes de base. L'appréciation des connaissances et termes techniques essentiels et la signification de l'information

contenue dans les manuels d'instruction des conducteurs sont incluses. Le contenu de la formation devrait être correctement équilibré entre lectures/démonstrations et travail pratique en atelier dans les conditions de chantier adéquates. Les méthodes de formation réelles ou le matériel de formation à utiliser ne sont pas mentionnés dans ce guide, du fait des différences des conditions locales et de la disponibilité de l'équipement.

4.1 Formation à la sécurité

Les exercices de sécurité et la prévention des accidents doit être la caractéristique constante de toute instruction de base et avancée. La sécurité devrait avoir la priorité durant la formation visant au développement des compétences du constructeur, une attention particulière devant être apportée au premier stade de la formation, pour faire perdre les mauvaises habitudes préjudiciables à la sécurité. Il faudrait accorder beaucoup d'importance aux données et aux messages liés à la sécurité dans le manuel du conducteur, et attirer l'attention sur les signes et symboles de sécurité de l'engin, particulièrement lorsque des symboles ISO et/ou d'autres symboles reconnus sont utilisés. La signification des dispositifs de sécurité liés à la structure (par exemple, le ROPS) et des alarmes visuelles et sonores, y compris l'importance qu'il y a à les conserver pleinement intacts et opérationnels à tous moments devraient faire l'objet d'explications détaillées. Il y aurait lieu d'inclure l'utilisation correcte des signaux manuels et autres.

4.2 Contenu type

- a) Utilisation des manuels d'instruction du conducteur, de lubrification et de sécurité (voir ISO 6750).
- b) Développement de l'aptitude à utiliser dans leur totalité les informations représentées sous formes de diagrammes et de symboles (voir ISO 6405).
- c) Données dimensionnelles de base, par exemple masse, pression au sol, vitesse, etc.
- d) Conduite réelle de l'engin dans ses principales applications, y compris une appréciation des facteurs qu'implique une productivité maximale de l'engin.
- e) Utilisation des diagrammes de charge liés à la capacité et à la stabilité de l'engin.
- f) Entretien, par le conducteur, de certaines parties telles que moteur, transmission, système de refroidissement, lubrification, batterie, pneus, chenilles, freins, etc, y compris l'utilisation des outils (voir ISO 4510), avec emploi des manuels d'entretien et de lubrification (voir ISO 6750).
- g) Démarrage et arrêt, précautions à prendre.
- h) But et utilisation des instruments se trouvant sur le tableau de bord et à d'autres endroits.
- j) Principes et utilisation des systèmes de contrôle à air et hydrauliques, relatifs aux responsabilités du conducteur.
- k) Devoirs généraux du conducteur et en particulier les limites de ces devoirs dans l'assemblage et le démontage de

l'engin, les changements d'équipements, l'entretien et la réparation, etc.

l) Utilisations correctes et dans des conditions sûres pour assurer une conduite sans accident.

m) «Tour» d'inspection quotidien pour vérifier tous les aspects spécifiés dans le manuel du conducteur (voir ISO 6750).

4.3 Durée et lieu des cours

La durée indiquée est un minimum prévu pour des candidats lettrés et réceptifs. Lorsque c'est possible, et pour des personnes moins éduquées (en particulier celles qui ne sont pas familiarisées avec le langage de formation), la durée du cours devrait être augmentée autant que nécessaire.

Le cours devrait être suivi dans un centre de formation, ou sous contrôle adéquat pendant les essais chez le fabricant ou l'entrepreneur ou sur un chantier.

Le contenu du programme de formation et la durée du cours devraient dépendre du niveau d'éducation de l'élève. La durée minimale de formation ne devrait pas être inférieure à 40 h, mais si nécessaire, devrait être augmentée de la durée appropriée.

Le cours devrait inclure un travail théorique suffisant pour atteindre le niveau de compétence technique utile, et le reste de la formation devrait se faire sur des engins.

Cette formation pratique peut être donnée soit dans un établissement de formation, soit sur un chantier convenablement sélectionné.

5 Fascicule de formation du conducteur

Lorsqu'un conducteur a terminé un cours général de base, il peut lui être délivré un fascicule de formation dans lequel pourra être enregistrée l'expérience future acquise dans la conduite de différents groupes d'engins de terrassement.

Ce fascicule devra comporter deux chapitres, le premier pour noter les détails des cours suivis et le second pour enregistrer dans l'ordre chronologique l'expérience opérationnelle.

5.1 Enregistrement des cours de formation

Ce chapitre peut être utilisé pour noter les détails des cours suivis, ainsi que l'autorisation du directeur du stage et de l'organisation représentée, ou, alternativement, le chapitre peut consister en une série de pages blanches auxquelles peuvent être attachés des certificats en règle signés du (des) moniteur(s).

5.2 Chronologie de l'expérience opérationnelle

Le but de ce chapitre du fascicule est d'enregistrer les types d'engins réellement conduits par l'individu sur des chantiers en cours.

L'enregistrement devrait se faire comme indiqué en annexe A et l'information devrait suivre les points suivants :

- a) nom de l'employeur;
- b) groupe d'engins;
- c) détail de l'engin (ou des engins) conduit(s);
- d) dates de début et de fin de formation sur un engin particulier;
- e) signature de la personne responsable de la formation.

6 Formation avancée pour des groupes d'engins spécialisés

Cette formation est destinée aux conducteurs ayant acquis une expérience suffisante après avoir suivi les cours de formation générale de base, pour acquérir un niveau d'habileté avancé.

Un programme de cours unique ne concernera qu'un groupe d'engins, les autres groupes seront couverts par des cours de niveau équivalent. Les engins doivent être groupés en catégories d'après les caractères généraux similaires.

Comme pour la formation de base (voir 4.1) la **SÉCURITÉ** doit être une caractéristique constante de la formation. Certaines parties des exercices de sécurité ne peuvent être pleinement appréciées par un élève que vers la fin de son cours, moment où ces aspects devraient à nouveau être soulignés. Des exemples types sont fournis en 6.2.15.

6.1 Groupes

Les groupements suggérés des principaux types d'engins de terrassement sont les suivants :

- a) groupe A, tracteurs (sur roues et sur chenilles), y compris les accessoires et les principes généraux des décapeuses, etc.;
- b) groupe B, pelles;
- c) groupe C, chargeuses;
- d) groupe D, tombereaux;
- e) groupe E, décapeuses;
- f) groupe F, niveleuses;
- g) groupe G, rouleaux/compacteurs (remorqués, automoteurs, à rouleau simple et multiple, à la fois simples et vibrants, sur pneumatiques);
- h) groupe H, divers (cours à prévoir suivant les besoins pour des engins tels que les pelles pour creuser les tranchées, etc.).

6.2 Contenu type de formation pour un groupe d'engins

Le contenu général doit couvrir les points inclus en 4.2 qui sont applicables au groupe d'engins particulier, mais l'instruction

doit être faite avec les détails et l'approfondissement nécessités par un programme de formation spécialisée. Le contenu minimum est le suivant.

6.2.1 Introduction

Utilisations, caractéristiques générales de conception, données, fonctions et limitations générales. Travail en salle de classe suivi d'une inspection de l'engin.

6.2.2 Commandes du conducteur

Les informations suivantes devraient être fournies :

- a) description et utilisation des commandes;
- b) disposition des commandes, le conducteur étant à son poste;
- c) identification des instruments.

6.2.3 Mise en service, démarrage et arrêt

Comprend l'information concernant les différentes vérifications préliminaires, les instructions et les contrôles de sécurité qui doivent précéder la mise en service d'un engin, à savoir :

a) Les contrôles et vérifications à effectuer avant le démarrage de l'engin, par exemple :

- niveaux des fluides et recherche des fuites;
- pièces mal fixées, usées ou manquantes;
- démontage des éléments d'apprêt sur les chenilles, essieux et châssis;
- pression des pneus et état des chenilles, et pendant cette vérification autour de l'engin, s'assurer que personne n'est en danger.

b) Ordre séquentiel des opérations de démarrage du moteur :

- position des commandes;
- conditions à respecter pour le démarrage en fonction des diverses températures ambiantes et dans des conditions climatiques difficiles.

ATTENTION : en cas de secousse au démarrage, se reporter aux précautions de sécurité correspondantes dans le manuel du conducteur.

c) Ordre séquentiel des opérations d'arrêt de l'engin :

- opérations d'arrêt de l'engin;
- opérations de stationnement de l'engin (position des commandes et de l'équipement et toute coupure de pression nécessaire, par exemple, pour les accumulateurs de direction);
- durée de marche au ralenti;

- procédure d'arrêt du moteur;
- verrouillage de sécurité.

6.2.4 Vérification quotidienne

Décrire le rôle des différents organes de commande et leur utilisation comme suit :

a) Contrôles quotidiens à effectuer avant le démarrage de l'engin :

- positionner le siège et ajuster (le cas échéant) la colonne de direction, nettoyer l'habitacle et les vitres. S'assurer que l'entrée et la sortie sont libres de toute obstruction;
- vérification des instruments (pression d'huile, etc.);
- préchauffage;
- vérifications fonctionnelles (direction, freins, etc.).

b) Contrôles à effectuer en cours de fonctionnement :

- contrôles des instruments;
- fonctionnement des dispositifs d'avertissement;
- avertisseurs de sécurité.

c) Conseil pour un bon rendement :

- choix des vitesses;
- direction;
- fonctionnement de l'équipement;
- technique de fonctionnement;
- arrêt et stationnement;
- réglage (par exemple : angle d'attaque de boteur, etc.);
- précautions quotidiennes après le travail;
- opération d'urgence;
- conseil sur la procédure à suivre en cas de panne des freins ou de la direction.

6.2.5 Préparation pour le montage de l'équipement

- a) Opérations à effectuer.
- b) Utilisation de l'outillage du conducteur.
- c) Précautions à prendre.

6.2.6 Déplacements de l'engin entre les lieux de travail

- a) Conduite sur route (exemple : suivre les prescriptions du code de la route relatifs aux engins de travaux publics).

STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 7130:1981

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/3316b527-a3dd-439b-9a6b-627d091ae03b/iso-7130-1981>

b) Méthodes de chargement et de fixation sur véhicule routier ou sur wagon plate-forme.

c) Méthodes de levage, y compris les points d'accrochage des élingues, l'attache des remorques, etc.

6.2.7 Conditions particulières d'utilisation

a) Précautions à prendre par temps froid :

— se référer au manuel du fabricant et aux notices d'entretien correspondant aux opérations à suivre par temps froid;

— se référer au manuel de lubrification (voir ISO 6750) pour ce qui concerne les lubrifiants, les fluides hydrauliques, les fluides de refroidissement, etc.;

— précautions particulières (par exemple, installation électrique, démarreur, etc.);

— opérations de préchauffage de l'engin.

b) Précautions à prendre par temps chaud et/ou humide.

c) Précautions à prendre pour une utilisation dans l'eau, la boue, etc.

d) Précautions à prendre pour une utilisation dans des atmosphères poussiéreuses.

e) Précautions à prendre pour d'autres conditions particulières, par exemple, haute altitude ou atmosphères corrosives.

6.2.8 Carburants, lubrifiants, fluides hydrauliques, fluides de refroidissement, etc.

Les instructions concernant l'utilisation des carburants, lubrifiants, etc., spécifiées dans le manuel de lubrification du fabricant (voir ISO 6750) devraient être incluses :

a) spécifications des carburants, lubrifiants, fluides hydrauliques, fluides de refroidissement, etc., à utiliser;

b) précautions et importance du nettoyage, etc. (voir ISO 6750);

c) capacités du réservoir et des circuits (en litres);

d) suivre les instructions du fabricant pour la pression de remplissage du réservoir.

6.2.9 Méthodes de lubrification et précautions

Les instructions suivantes devraient être incluses :

a) lecture quotidienne du compteur horaire (ceci détermine le moment des opérations de lubrification);

b) utilisation du plan de graissage du manuel du fabricant aux intervalles appropriés (voir ISO 6750);

c) recommandations générales pour la sécurité pendant la lubrification de l'engin (par exemple, ne pas graisser un engin qui n'est pas à l'arrêt conformément aux instructions du fabricant, prendre des précautions pour éviter l'incendie);

d) souligner les autres précautions :

— éviter le mélange des lubrifiants, vidanger avant de remplir;

— s'assurer que l'engin est à niveau avant de remplir les carters et réservoirs;

— l'huile ne devrait être changée que lorsque le moteur est chaud;

— nettoyer soigneusement tous les points de lubrification, reniflards, vitre du témoin d'huile, etc.;

— suivant les cas, changer ou nettoyer tous les filtres;

— vérifier l'état des joints des bouchons (ne pas oublier de les remettre);

— lorsqu'un moteur est vidangé, l'indiquer clairement de façon qu'il ne soit pas remis en marche avant d'être à nouveau rempli.

6.2.10 Entretien courant des systèmes hydrauliques et à air

ISO 7130:1981

Souligner les précautions spécifiques à ces systèmes.

6.2.11 Entretien courant et préventif

Inclure les opérations d'entretien et leur fréquence telles que spécifiées dans le manuel d'entretien du fabricant (voir ISO 6750).

6.2.12 Réparations sur chantier et problèmes de mauvais fonctionnement

a) Réparations et ajustements pouvant être effectués avec les outils du conducteur (voir ISO 4510); se référer au manuel d'entretien du fabricant (voir ISO 6750).

b) Localisation des incidents en référence particulière à l'information classée dans le manuel d'entretien du fabricant (voir ISO 6750).

6.2.13 Identification des pièces pour les besoins courants du conducteur

Importance de l'utilisation précise et intelligente de l'information contenue dans la nomenclature des pièces du fabricant (voir ISO 6750).

6.2.14 Performance et rendement optimum de l'engin

Un guide indiquant la bonne utilisation permettant d'obtenir une productivité maximale de l'engin, avec un minimum d'efforts inutiles du conducteur, une consommation minimale

de carburant, un minimum d'usure et de fatigue, devrait être inclus à toutes les étapes de la formation, prenant en compte la nécessité de travailler sans risque. Il est souhaitable qu'une période particulière de la formation en fin de cours soit consacrée à souligner les opérations à mener pour la productivité, par exemple :

- a) positionnement d'une pelle ou d'un engin similaire pour assurer l'arc minimum de rotation (et, de ce fait, une durée de cycle minimum);
- b) manipulation de la décapeuse prenant entièrement en compte les conditions du terrain et du temps (peut améliorer le rendement horaire et réduire de beaucoup l'usure de l'engin avec une capacité réduite de lame dans des conditions très humides et boueuses);
- c) développement de la capacité de nivellement, de désagrégation des roches, de travail sur pentes (y compris les pentes transversales) etc., nécessité de prendre des précautions pour les virages sur pentes;
- d) ajustement des chenilles pour tenir compte du sol, des mouvements par cycles, du nombre de rotations, etc. pour obtenir un rendement maximum avec un minimum d'usure de la machine et de fatigue du conducteur;
- e) établissement d'une capacité-type pour une méthode d'évaluation reconnue.

6.2.15 Considérations générales de sécurité

Insister de nouveau à la fin du cours, sur l'observation des règles de sécurité, en considérant les points suivants :

- a) concernant l'engin (par exemple, calage des roues, stationnement, etc.);
- b) concernant le lieu de travail (par exemple, ne pas travailler sur un engin se trouvant sur une pente susceptible de s'effondrer);
- c) ne pas travailler sous des ramblais en surplomb ou des déblais non stabilisés;
- d) s'assurer que les godets, lames et éléments similaires sont abaissés au sol après l'achèvement des travaux;
- e) prendre garde aux arbres, aux branches et aux lignes à haute tension;
- f) s'assurer que tous les dispositifs de sécurité sont toujours intacts et pleinement opérationnels, y compris, par exemple, freins et direction de secours, avertisseur de marche arrière et ceintures de sécurité;
- g) le graissage et les autres travaux d'entretien ou de réparation ne devraient jamais se faire quand le moteur est en marche;
- h) identification des signes et des symboles de sécurité;
- j) l'un des aspects les **PLUS IMPORTANTS** de la formation et de la conduite de l'engin est la **SÉCURITÉ**.

6.3 Durée et lieu des cours de formation

La durée d'un cours sera fonction de la catégorie et de la complexité de l'engin, et dans la mesure du possible, le cours devrait être prolongé selon les nécessités.

- a) Le cours devrait inclure un travail théorique suffisant pour atteindre le niveau de compétence technique utile, et le reste de la formation devrait se faire sur des engins.

Cette formation pratique peut être donnée soit dans un établissement de formation, soit sur un chantier convenablement sélectionné.

- b) La durée minimum de cette formation avancée pour la plupart des groupes d'engins ne devrait pas être inférieure à 70 h, cette durée pouvant faire l'objet d'ajustements appropriés.

7 Cours spécialisés de reconversion sur le terrain ou de révision et cours d'entretien des connaissances

Ces deux types de formation devraient normalement être donnés sur le chantier, mais, pour les cours d'entretien des connaissances en particulier, il peut être plus pratique que cette formation ait lieu dans un centre spécialisé.

- a) Les cours de reconversion sont donnés aux conducteurs expérimentés dans un groupe d'engins, cette formation leur permettant de passer d'un type d'engin à un autre dans ce groupe.

- b) Les cours d'entretien des connaissances ont pour but de permettre au conducteur d'être maintenu au courant des nouveautés dans le développement des engins, des améliorations et de changements dans les techniques de conduite, et également de donner une nouvelle formation aux conducteurs qui n'ont pas utilisé un engin particulier depuis un certain temps.

- c) Le contenu des cours devrait être sélectionné dans le programme visé en 6.2.1 à 6.2.15 inclus, en y ajoutant d'autres sujets appropriés aux circonstances.

- d) La durée devrait correspondre au temps de formation nécessaire pour traiter le sujet.

8 Attestation de fin de cours de formation

À la fin d'un cours de formation, un certificat peut être délivré. Le cas échéant, les détails complets du cours peuvent être enregistrés dans le fascicule de formation du conducteur (voir chapitre 5).

Étant donné que dans certains pays, des formulaires déterminés de certificats peuvent déjà exister, la présente Norme internationale n'en spécifie pas la présentation, mais il est suggéré d'y inclure au moins les informations suivantes :

- a) numéro de série d'enregistrement du certificat, le cas échéant;

- b) nom du conducteur et autres données d'identification;
- c) programme du cours et groupe d'engin concerné; si nécessaire le type particulier d'engin devrait être indiqué;
- d) durée du cours, avec indication des dates de début et de fin du cours;
- e) signature d'autorisation.

Annexe

Fascicule de formation du conducteur — Expérience pratique chronologique

Nom de l'employeur (1)	Groupe d'engins (2)	Détail(s) de(s) l'engin(s) conduit(s) (3)	Dates du au (4) (5)	Observations (6)	Représentant mandaté par l'employeur (7)
---------------------------	------------------------	----------------------------------------------	------------------------	---------------------	---------------------------------------------

(standards.iteh.ai)

Les colonnes devraient être remplies en suivant la procédure ci-dessous :

- Colonne 2 : Indiquer la lettre correspondant au groupe de l'engin (voir 6.1)
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/3316b527-a3dd-439b-9a6b-2c4a9e000000/iso-7130-1981>
- Colonne 3 : La fabrication et la dimension de chaque type d'engin conduit devraient de préférence être notées
- Colonne 6 : Il faudrait inclure de brefs détails concernant des faits supplémentaires utiles
- Colonne 7 : Le nom de la personne confirmée sous la responsabilité de laquelle a travaillé le conducteur et pouvant être contactée si nécessaire