



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995

Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile

SOR/95-148

DORS/95-148

Current to December 10, 2012

À jour au 10 décembre 2012

Last amended on February 18, 2009

Dernière modification le 18 février 2009

Published by the Minister of Justice at the following address:
<http://laws-lois.justice.gc.ca>

Publié par le ministre de la Justice à l'adresse suivante :
<http://lois-laws.justice.gc.ca>

OFFICIAL STATUS
OF CONSOLIDATIONS

CARACTÈRE OFFICIEL
DES CODIFICATIONS

Subsections 31(1) and (3) of the *Legislation Revision and Consolidation Act*, in force on June 1, 2009, provide as follows:

Les paragraphes 31(1) et (3) de la *Loi sur la révision et la codification des textes législatifs*, en vigueur le 1^{er} juin 2009, prévoient ce qui suit:

Published
consolidation is
evidence

31. (1) Every copy of a consolidated statute or consolidated regulation published by the Minister under this Act in either print or electronic form is evidence of that statute or regulation and of its contents and every copy purporting to be published by the Minister is deemed to be so published, unless the contrary is shown.

31. (1) Tout exemplaire d'une loi codifiée ou d'un règlement codifié, publié par le ministre en vertu de la présente loi sur support papier ou sur support électronique, fait foi de cette loi ou de ce règlement et de son contenu. Tout exemplaire donné comme publié par le ministre est réputé avoir été ainsi publié, sauf preuve contraire.

Codifications
comme élément
de preuve

...

[...]

Inconsistencies
in regulations

(3) In the event of an inconsistency between a consolidated regulation published by the Minister under this Act and the original regulation or a subsequent amendment as registered by the Clerk of the Privy Council under the *Statutory Instruments Act*, the original regulation or amendment prevails to the extent of the inconsistency.

(3) Les dispositions du règlement d'origine avec ses modifications subséquentes enregistrées par le greffier du Conseil privé en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* l'emportent sur les dispositions incompatibles du règlement codifié publié par le ministre en vertu de la présente loi.

Incompatibilité
— règlements

NOTE

This consolidation is current to December 10, 2012. The last amendments came into force on February 18, 2009. Any amendments that were not in force as of December 10, 2012 are set out at the end of this document under the heading “Amendments Not in Force”.

NOTE

Cette codification est à jour au 10 décembre 2012. Les dernières modifications sont entrées en vigueur le 18 février 2009. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 10 décembre 2012 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

TABLE OF PROVISIONS

TABLE ANALYTIQUE

Section	Page	Article	Page
Regulations Respecting Safety for Motor Vehicle Tires		Règlement concernant la sécurité des pneus de véhicule automobile	
1 SHORT TITLE	1	1 TITRE ABRÉGÉ	1
2 INTERPRETATION	1	2 DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION	1
4 NATIONAL SAFETY MARK	4	4 MARQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ	4
5 PRESCRIBED TIRES AND SAFETY STANDARDS	5	5 PNEUS ET NORMES DE SÉCURITÉ	5
7 TIRE INFORMATION	5	7 RENSEIGNEMENTS SUR LES PNEUS	5
8 TIRE IDENTIFICATION	6	8 IDENTIFICATION DES PNEUS	6
8 GENERAL	6	8 DISPOSITIONS GÉNÉRALES	6
9 TIRES FOR PASSENGER CARS	7	9 PNEUS DE VOITURES DE TOURISME	7
10 TIRES FOR VEHICLES OTHER THAN PASSENGER CARS	8	10 PNEUS DE VÉHICULES AUTOMOBILES AUTRES QUE LES VOITURES DE TOURISME	8
11 RECORDS	10	11 DOSSIERS	10
12 REGISTRATION SYSTEMS	11	12 FICHIERS	11
13 IMPORTATION	11	13 IMPORTATION	11
14 TIRES IMPORTED FROM A COUNTRY OTHER THAN THE UNITED STATES FOR RETREADING	12	14 PNEUS IMPORTÉS D'UN PAYS AUTRE QUE LES ÉTATS-UNIS POUR ÊTRE RECHAPÉS	12
15 DEFECT INFORMATION	14	15 RENSEIGNEMENTS SUR LES DÉFAUTS	14
SCHEDULE I	16	ANNEXE I	16
SCHEDULE II		ANNEXE II	
NATIONAL SAFETY MARK	17	MARQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ	17
SCHEDULE III	18	ANNEXE III	18
SCHEDULE IV		ANNEXE IV	
SAFETY STANDARD 109 FOR PASSENGER CAR TIRES	20	NORME DE SÉCURITÉ 109 POUR LES PNEUS DE VOITURES DE TOURISME	20
SCHEDULE V		ANNEXE V	
SAFETY STANDARD 119 FOR CERTAIN TIRES OTHER THAN PASSENGER CAR TIRES	35	NORME DE SÉCURITÉ 119 POUR CERTAINS PNEUS AUTRES QUE	35

Section	Page	Article	Page
SCHEDULE VI		CEUX POUR VOITURES DE TOURISME	
ADDRESS	42	ANNEXE VI ADRESSE	42
SCHEDULE VII		ANNEXE VII	
DECLARATION OF IMPORTATION FOR EXHIBITION, DEMONSTRATION, EVALUATION OR TESTING PURPOSES	43	DÉCLARATION D'IMPORTATION À DES FINS PROMOTIONNELLES OU EXPÉRIMENTALES	43

Registration
SOR/95-148 March 21, 1995

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995

P.C. 1995-461 March 21, 1995

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^{*}, a copy of proposed *Regulations respecting safety for motor vehicle tires*, substantially in the form annexed hereto, was published in the *Canada Gazette* Part I on December 10, 1994, and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect thereto;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 3(2) and sections 5, 7, 10 and 11 of the *Motor Vehicle Safety Act*^{*}, is pleased hereby to revoke the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations*, C.R.C., c. 1039, and to make the annexed *Regulations respecting safety for motor vehicle tires*, in substitution therefor, effective April 12, 1995.

Enregistrement
DORS/95-148 Le 21 mars 1995

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile

C.P. 1995-461 Le 21 mars 1995

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^{*}, le projet de *Règlement concernant la sécurité des pneus de véhicule automobile*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 10 décembre 1994, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 3(2) et des articles 5, 7, 10 et 11 de la *Loi sur la sécurité automobile*^{*}, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil d'abroger le *Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, C.R.C., ch. 1039, et de prendre en remplacement le *Règlement concernant la sécurité des pneus de véhicule automobile*, ci-après, lesquelles mesures entrent en vigueur le 12 avril 1995.

^{*} S.C. 1993, c. 16

^{*} L.C. 1993, ch. 16

REGULATIONS RESPECTING SAFETY FOR
MOTOR VEHICLE TIRES

SHORT TITLE

1. These Regulations may be cited as the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*.

INTERPRETATION

2. In these Regulations,

“Act” means the *Motor Vehicle Safety Act; (Loi)*

“bead” means that part of a tire, made of steel wires wrapped or reinforced by plies, that is shaped to fit the rim; (*talon*)

“bead separation” means a breakdown of bond between components in the bead; (*séparation du talon*)

“bias ply tire” means a tire in which the plies that extend to the beads are laid at alternate angles substantially less than 90 degrees to the centreline of the tread; (*pneu à carcasse diagonale*)

“bus” has the same meaning as in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations; (autobus)*

“carcass” means the structure of a tire without the tread and sidewall rubber; (*carcasse*)

“chassis-cab” has the same meaning as in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations; (châssis-cabine)*

“chunking” means the breaking away of pieces of the tread or sidewall of a tire; (*arrachement*)

“cord” means the strands forming the plies of a tire; (*câblé*)

“cord separation” means the parting of cords from adjacent rubber compounds; (*séparation de câblés*)

“cracking” means any parting within the tread, sidewall or innerliner of a tire extending to the cord; (*fissuration*)

“CT tire” means a tire that is designed to be mounted on a rim in such a manner that the flanges of the rim extend radially inward so as to be enclosed inside the air cavity of the tire; (*pneu anti-affaissement*)

RÈGLEMENT CONCERNANT LA SÉCURITÉ DES
PNEUS DE VÉHICULE AUTOMOBILE

TITRE ABRÉGÉ

1. *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile.*

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

2. Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.

«arrachement» Rupture et perte de tronçons de la bande de roulement ou des flancs du pneu. (*chunking*)

«autobus» S’entend au sens du paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles. (bus)*

«bande de roulement» Partie d’un pneu qui est en contact avec la route. (*tread*)

«câblé» Brins formant les plis d’un pneu. (*cord*)

«calandrage intérieur» Ensemble des couches qui retiennent l’air ou le gaz utilisé pour le gonflage et qui forment la surface interne d’un pneu sans chambre à air. (*innerliner*)

«camion» S’entend au sens du paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles. (truck)*

«carcasse» Structure d’un pneu, à l’exception du caoutchouc de la bande de roulement et des flancs. (*carcass*)

«charge nominale» Charge maximale assignée à un pneu pour une pression de gonflage donnée. (*load rating*)

«chariot de conversion» S’entend au sens du paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles. (trailer converter dolly)*

«châssis-cabine» S’entend au sens du paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles. (chassis-cab)*

«coefficient de dimension» Somme de la grosseur du boudin et du diamètre extérieur d’un pneu déterminé sur la jante d’essai. (*size factor*)

“innerliner” means the layers that contain the inflating medium within a tire and form the inside surface of a tubeless tire; (*calandrage intérieur*)

“innerliner separation” means the parting of the innerliner from the cord; (*séparation du calandrage intérieur*)

“light truck tire” [Repealed, SOR/2008-258, s. 11]

“light-truck tire” or “LT tire” has the same meaning as in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*; (*pneu pour camion léger*)

“load range” means a letter designation that indicates the maximum load rating of a tire; (*limite de charge*)

“load rating” means the maximum load a tire is rated to carry at a given inflation pressure; (*charge nominale*)

“maximum load rating” means the load rating at the maximum permissible inflation pressure for a tire; (*limite de charge nominale*)

“maximum permissible inflation pressure” means the maximum cold inflation pressure to which a tire may be inflated for normal highway use; (*pression maximale permise de gonflage*)

“motorcycle” has the same meaning as in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*; (*motocyclette*)

“multipurpose passenger vehicle” has the same meaning as in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*; (*véhicule de tourisme à usages multiples*)

“open splice” means any parting at any junction of tread, sidewall or innerliner that extends to the cord; (*séparation de soudure*)

“overall width” means the linear distance between the exteriors of the sidewalls of an inflated tire, including elevations due to labelling, decorations or protective bands; (*largeur hors tout*)

“passenger car” has the same meaning as in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*; (*voiture de tourisme*)

“ply” means a layer of rubber-coated parallel cords; (*pli*)

«décollement entre nappes» Rupture du matériau caoutchouté entre les plis adjacents d’un pneu. (*ply separation*)

«diamètre de jante» S’entend au sens du paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. (*rim diameter*)

«document relatif aux pneus et aux jantes» Document ou publication visés à l’article 7. (*tire and rim document*)

«fissuration» Toute séparation dans la bande de roulement, les flancs ou le calandrage intérieur d’un pneu s’étendant jusqu’au câblé. (*cracking*)

«flanc» Partie d’un pneu qui se trouve entre la bande de roulement et le talon. (*sidewall*)

«grosueur du boudin» Distance linéaire entre les extérieurs des flancs d’un pneu gonflé, à l’exclusion du relief constitué par les inscriptions et les cordons de décoration ou de protection. (*section width*)

«jante» Support d’un pneu ou d’un ensemble pneu et chambre à air, sur lequel reposent les talons du pneu. (*rim*)

«jante d’essai» À l’égard d’un pneu à soumettre à un essai, toute jante dont l’utilisation convient au pneu conformément à un document relatif aux pneus et aux jantes lorsque ce document comprend les spécifications dimensionnelles et un schéma de la jante. (*test rim*)

«largeur hors tout» Distance linéaire entre les extérieurs des flancs d’un pneu gonflé, y compris le relief constitué par les inscriptions et les cordons de décoration ou de protection. (*overall width*)

«limite de charge» Lettre utilisée pour indiquer la limite de charge nominale d’un pneu. (*load range*)

«limite de charge nominale» Charge nominale à la pression maximale permise de gonflage d’un pneu. (*maximum load rating*)

«Loi» La *Loi sur la sécurité automobile*. (*Act*)

«motocyclette» S’entend au sens du paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. (*motorcycle*)

“ply separation” means the parting of the rubber compound between adjacent plies of a tire; (*décollement entre nappes*)

“radial ply tire” means a tire in which the plies that extend to the beads are laid at substantially 90 degrees to the centreline of the tread; (*pneu à carcasse radiale*)

“rim” means a support for a tire or a tire and tube assembly on which the beads are seated; (*jante*)

“rim diameter” has the same meaning as in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*; (*diamètre de jante*)

“section width” means the linear distance between the exteriors of the sidewalls of an inflated tire, excluding elevations due to labelling, decorations or protective bands; (*grosueur du boudin*)

“sidewall” means that portion of a tire between the tread and the bead; (*flanc*)

“sidewall separation” means the parting of the rubber compound from the cord in the sidewall; (*séparation des flancs*)

“size factor” means the aggregate of the section width and the outer diameter of a tire determined on the test rim; (*coefficient de dimension*)

“test rim”, with reference to a tire to be tested, means any rim that is listed as appropriate for use with that tire in accordance with a tire and rim document where the document includes the dimensional specifications of the rim and a diagram of the rim; (*jante d’essai*)

“tire and rim document” means a document or publication referred to in section 7; (*document relatif aux pneus et aux jantes*)

“trailer” has the same meaning as in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*; (*remorque*)

“trailer converter dolly” has the same meaning as in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*; (*chariot de conversion*)

“tread” means that portion of a tire that comes into contact with the road; (*bande de roulement*)

«nervure de la bande de roulement» Chacune des parties saillantes de la bande de roulement qui entoure la circonférence d’un pneu. (*tread rib*)

«pli» Nappe constituée de câblés caoutchoutés disposés parallèlement les uns aux autres. (*ply*)

«pneu à carcasse diagonale» Pneu dans lequel les plis qui s’étendent jusqu’aux talons sont orientés de façon à former des angles alternés sensiblement inférieurs à 90 degrés par rapport à la ligne médiane de la bande de roulement. (*bias ply tire*)

«pneu à carcasse radiale» Pneu dont les plis qui s’étendent jusqu’aux talons sont orientés de façon à former un angle sensiblement égal à 90 degrés par rapport à la ligne médiane de la bande de roulement. (*radial ply tire*)

«pneu anti-affaissement» Pneu conçu pour être monté sur une jante de façon que les rebords de la jante s’étendent radialement vers l’intérieur afin d’être enfermés dans la cavité du pneu. (*CT tire*)

«pneu pour camion léger» S’entend au sens du paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. (*light-truck tire or LT tire*)

«pression maximale permise de gonflage» Pression maximale à laquelle un pneu peut être gonflé à froid en vue d’une utilisation normale sur route. (*maximum permissible inflation pressure*)

«remorque» S’entend au sens du paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. (*trailer*)

«séparation de câblés» Le fait, pour les câblés, de se détacher des composés caoutchoutés adjacents. (*cord separation*)

«séparation de la bande de roulement» Le fait, pour la bande de roulement, de se détacher de la carcasse. (*tread separation*)

«séparation des flancs» Le fait, pour le matériau caoutchouté, de se détacher du câblé dans le flanc. (*sidewall separation*)

“tread rib” means a tread section running circumferentially around a tire; (*nervure de la bande de roulement*)

“tread separation” means the parting of the tread from the carcass; (*séparation de la bande de roulement*)

“truck” has the same meaning as in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*; (*camion*)

SOR/2008-258, s. 11.

«séparation de soudure» Toute rupture à une jonction de la bande de roulement, du flanc ou du calandrage intérieur s'étendant jusqu'au câblé. (*open splice*)

«séparation du calandrage intérieur» Le fait, pour le calandrage intérieur, de se détacher des câblés. (*innerliner separation*)

«séparation du talon» Séparation des différents composants du talon. (*bead separation*)

«talon» Partie d'un pneu faite de fils d'acier enrobés ou renforcés à l'aide de plis et dont la forme est conçue pour s'adapter à la jante. (*bead*)

«véhicule de tourisme à usages multiples» S'entend au sens du paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. (*multipurpose passenger vehicle*)

«voiture de tourisme» S'entend au sens du paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. (*passenger car*)

DORS/2008-258, art. 11.

3. For the purposes of Schedules IV and V, where a company uses one of the systems of measurement set out in these Regulations to determine whether a tire meets the requirements of any section of those Schedules, that company shall continue to use that same system of measurement to determine the conformity of that tire to any other section of those Schedules.

3. Pour l'application des annexes IV et V, l'entreprise qui choisit d'utiliser un des systèmes d'unités prévus au présent règlement pour déterminer si un pneu donné satisfait aux exigences de toute partie de ces annexes doit se servir du même système pour déterminer la conformité du pneu à toute autre partie de ces annexes.

NATIONAL SAFETY MARK

4. Where a company authorized by the Minister in the form set out in Schedule I applies the national safety mark to a tire, that mark shall

- (a) be the symbol set out in Schedule II of the Act;
- (b) have the minimal dimension indicated in Schedule II; and
- (c) be permanently moulded into or onto one sidewall of the tire in the manner and location specified in Part II of Schedule III.

MARQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ

4. Lorsqu'une entreprise autorisée par le ministre selon l'annexe I appose la marque nationale de sécurité sur un pneu, cette marque doit :

- a) être le signe reproduit à l'annexe II de la Loi;
- b) avoir la dimension minimale indiquée à l'annexe II;
- c) être imprimée de façon permanente en creux ou en relief sur un des flancs du pneu de la manière et à l'endroit visés à la partie II de l'annexe III.

PRESCRIBED TIRES AND SAFETY STANDARDS

5. (1) Tires for passenger cars are prescribed as a class of equipment for the purposes of section 5 of the Act.

(2) Every tire for passenger cars shall conform to the applicable standards set out in Schedule IV (Safety Standard 109).

6. (1) Tires for buses, chassis-cabs, motorcycles, multipurpose passenger vehicles, trailers, trailer converter dollies or trucks are prescribed as classes of equipment for the purposes of section 5 of the Act.

(2) Every tire for a bus, chassis-cab, motorcycle, multipurpose passenger vehicle, trailer, trailer converter dolly or truck shall conform to the applicable standards set out in Schedule V (Safety Standard 119).

TIRE INFORMATION

7. (1) Subject to subsection (2), every company shall provide to its dealers, to the Minister at the address indicated in Schedule VI, and to any person who requests it, the following information in respect of each tire of a specific size designation and type that it manufactures:

- (a) a list of the rims designed for use with that tire, and a diagram and the dimensions of each of those rims;
- (b) a table showing, for a tire of a specific size designation, the type of construction and the intended use of that tire together with the various load ratings; and
- (c) a table and diagram showing the dimensions of that tire.

(2) A company is not required to comply with subsection (1) where

(a) the information specified in subsection (1) appears in a publication issued by any of the following:

- (i) the Tire and Rim Association,

PNEUS ET NORMES DE SÉCURITÉ

5. (1) Pour l'application de l'article 5 de la Loi, les pneus de voitures de tourisme constituent une catégorie d'équipement.

(2) Les pneus de voiture de tourisme doivent être conformes aux normes applicables établies à l'annexe IV (Norme de sécurité 109).

6. (1) Pour l'application de l'article 5 de la Loi, les pneus d'autobus, de châssis, de motocyclettes, de véhicules de tourisme à usages multiples, de remorques, de chariots de conversion et de camions constituent des catégories d'équipement.

(2) Les pneus d'autobus, de châssis, de motocyclettes, de véhicules de tourisme à usages multiples, de remorques, de chariots de conversion et de camions doivent être conformes aux normes applicables établies à l'annexe V (Norme de sécurité 119).

RENSEIGNEMENTS SUR LES PNEUS

7. (1) Sous réserve du paragraphe (2), chaque entreprise fournit à ses concessionnaires, au ministre à l'adresse indiquée à l'annexe VI et à toute personne qui en fait la demande, les renseignements suivants concernant chaque pneu de dimensions et d'un type donnés qu'elle fabrique :

- a) la liste des jantes conçues pour être utilisées avec le pneu ainsi qu'un diagramme et les dimensions de chacune de ces jantes;
- b) un tableau montrant, pour un pneu de dimensions données, le type de construction et l'utilisation prévue ainsi que les diverses charges nominales;
- c) un tableau et un diagramme montrant les dimensions du pneu.

(2) L'entreprise n'a pas à respecter le paragraphe (1) si les conditions suivantes sont réunies :

a) les renseignements précisés au paragraphe (1) figurent dans une publication de l'un des organismes suivants :

- (i) la Tire and Rim Association,

- (ii) the European Tyre and Rim Technical Organisation,
- (iii) the Japan Automobile Tire Manufacturers' Association, Inc.,
- (iv) the Deutsche Industrie Norm,
- (v) the British Standards Institution,
- (vi) the Scandinavian Tire and Rim Organization (STRO),
- (vii) the Tyre and Rim Association of Australia,
- (viii) the Associação Latino Americana de Pneus e Aros (ALAPA),
- (ix) the Tire and Rim Engineering Data Committee of South Africa (Tredco),
- (x) the South African Bureau of Standards,
- (xi) the Indian Tyre Technical Advisory Committee (ITTAC), or
- (xii) the Instituto Argentino de Normalización y Certificación (IRAM); and

b) each tire that it manufactures corresponds to a tire of a specific size designation and type described in a publication referred to in paragraph *a*).

SOR/2003-272, s. 35; SOR/2008-258, s. 12.

TIRE IDENTIFICATION

GENERAL

8. (1) Every tire shall have permanently moulded into or onto one of its sidewalls, in the manner and location specified in Schedule III, a tire identification number consisting of the following groups of symbols:

- a*) two symbols approved by the Minister or by the United States National Highway Traffic Safety Administration that identify the manufacturer of the tire;
- b*) two symbols that identify the tire size;
- c*) not more than four symbols that
 - i*) identify the owner of the brand name, if applicable, and

- (ii) l'Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante,
- (iii) la Japan Automobile Tire Manufacturers' Association, Inc.,
- (iv) la Deutsche Industrie Norm,
- (v) la British Standards Institution,
- (vi) la Scandinavian Tire and Rim Organization (STRO),
- (vii) la Tyre and Rim Association of Australia,
- (viii) l'Associação Latino Americana de Pneus e Aros (ALAPA),
- (ix) le Tire and Rim Engineering Data Committee of South Africa (Tredco),
- (x) le South African Bureau of Standards,
- (xi) l'Indian Tyre Technical Advisory Committee (ITTAC),
- (xii) l'Instituto Argentino de Normalización y Certificación (IRAM);

b) chaque pneu que fabrique l'entreprise correspond à un pneu de dimensions et d'un type donnés décrit dans une publication visée à l'alinéa *a*).

DORS/2003-272, art. 35; DORS/2008-258, art. 12.

IDENTIFICATION DES PNEUS

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

8. (1) Chaque pneu doit porter sur un de ses flancs, conformément aux instructions prévues à l'annexe III, une inscription permanente, en creux ou en relief, indiquant un numéro d'identification composé des groupes de symboles suivants :

- a*) deux symboles identifiant le fabricant du pneu, qui sont approuvés par le ministre ou la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis;
- b*) deux symboles indiquant les dimensions du pneu;
- c*) au plus quatre symboles qui :

(ii) at the manufacturer's option, form a code for the purpose of identifying the significant characteristics of the tire; and

(d) two symbols that identify the week of manufacture of the tire and two symbols that identify the year of manufacture of the tire, as follows:

(i) the first two symbols shall identify the week of manufacture of the tire using "01" for the first week of the year, "02" for the second week, and so on,

(ii) for the purposes of subparagraph (i), a week begins on Sunday and ends on Saturday, and the final week of the year may include not more than six days of the following year,

(iii) the last two symbols shall identify the year of manufacture of the tire and shall consist of the last two digits of the year, and

(iv) at the manufacturer's option, the symbols may, not later than 24 hours after the tire is removed from the mould, be laser-etched into the sidewall rather than permanently moulded into or onto the sidewall.

(2) No person shall alter, deface or remove a tire identification number.

SOR/2000-114, s. 1; SOR/2008-258, s. 13.

TIRES FOR PASSENGER CARS

9. (1) Every tire referred to in section 5 shall have permanently and legibly moulded into or onto

(a) both sidewalls of the tire, in letters and numerals not less than 2.0 mm (0.078 in.) in height,

(i) the tire size designation, expressed in metric units or Imperial units or both,

(ii) the maximum permissible inflation pressure, expressed in kilopascals or pounds per square inch or both,

(i) d'une part, identifient le propriétaire de la marque, s'il y a lieu,

(ii) d'autre part, forment, au choix du fabricant, un code identifiant les principales caractéristiques du pneu;

d) deux symboles indiquant la semaine de fabrication du pneu et deux symboles indiquant l'année de fabrication du pneu, de la façon suivante :

(i) les deux premiers symboles indiquent la semaine de fabrication du pneu, la première semaine de l'année étant indiquée par « 01 », la deuxième semaine par « 02 », ainsi de suite,

(ii) pour l'application du sous-alinéa (i), la semaine débute le dimanche et se termine le samedi et la dernière semaine de l'année peut inclure au plus six jours de l'année suivante,

(iii) les deux derniers symboles indiquent l'année de fabrication du pneu et comportent les deux derniers chiffres de l'année,

(iv) au choix du fabricant, les symboles peuvent, au plus tard vingt-quatre heures après que le pneu est retiré du moule, être gravés au laser sur le flanc plutôt que d'être moulés de façon permanente en creux ou en relief sur le flanc.

(2) Il est interdit de modifier, d'enlever ou de rendre illisible le numéro d'identification d'un pneu.

DORS/2000-114, art. 1; DORS/2008-258, art. 13.

PNEUS DE VOITURES DE TOURISME

9. (1) Chaque pneu visé à l'article 5 doit porter les renseignements suivants inscrits en creux ou en relief de façon permanente et lisible :

a) sur ses deux flancs, en caractères d'au moins 2 mm (0,078 po) de hauteur :

(i) ses dimensions, exprimées en unités métriques ou en unités impériales, ou les deux,

(ii) la pression maximale permise de gonflage, exprimée en kilopascals ou en livres par pouce carré, ou les deux,

(iii) the maximum load rating, expressed in kilograms or pounds or both,

(iv) the generic name of the material used in the cord of the sidewall and tread,

(v) the actual number of plies in the sidewall and, if different, the actual number of plies in the tread,

(vi) a word or expression indicating that the tire contains a tube or does not contain a tube, as the case may be, and

(vii) the word “radial” if the tire is a radial ply tire; and

(b) at least one sidewall of the tire,

(i) the name of the tire manufacturer, or

(ii) the brand name of the tire and the symbols that identify the tire manufacturer.

(2) In addition to the information set out in subsection (1), every tire that has a maximum permissible inflation pressure of 415 kPa (60 p.s.i.) shall have permanently and legibly moulded into or onto both sidewalls of the tire, in letters and numerals not less than 12 mm (0.5 in.) in height, words expressing a maximum permissible inflation pressure in kilopascals or in pounds per square inch, or both, between shoulder and bead of the tire in such a manner that the words are not obstructed by the rim flange.

TIRES FOR VEHICLES OTHER THAN PASSENGER CARS

10. (1) Every tire referred to in section 6 shall have permanently and legibly moulded into or onto

(a) both sidewalls of the tire, in letters and numerals not less than 2 mm (0.078 in.) in height and raised above or sunk below the tire surface not less than 0.38 mm (0.015 in.), unless the tire is a tire referred to in paragraph (b) or (c),

(i) the tire size designation as listed in a tire and rim document,

(iii) la limite de charge nominale, exprimée en kilogrammes ou en livres, ou les deux,

(iv) le nom commun du matériau utilisé pour les câblés des flancs et de la bande de roulement,

(v) le nombre réel de plis dans les flancs et le nombre réel de plis dans la bande de roulement, si ce nombre est différent du premier,

(vi) un terme indiquant que le pneu contient ou non une chambre à air,

(vii) le mot « radial » s’il s’agit d’un pneu à carcasse radiale;

b) sur au moins un flanc :

(i) soit le nom du fabricant,

(ii) soit la marque du pneu et les symboles identifiant le fabricant.

(2) En plus des renseignements visés au paragraphe (1), le pneu dont la pression maximale permise de gonflage est de 415 kPa (60 lb/po²) doit porter de façon permanente et lisible sur ses deux flancs, en creux ou en relief et en caractères d’au moins 12 mm (0,5 po) de hauteur, une mention indiquant cette pression en kilopascals ou en livres par pouce carré, ou les deux, entre l’épaule et le talon, de façon que la mention ne soit pas masquée par les rebords de la jante.

PNEUS DE VÉHICULES AUTOMOBILES AUTRES QUE LES VOITURES DE TOURISME

10. (1) Chaque pneu visé à l’article 6 doit porter les renseignements suivants inscrits de façon permanente et lisible :

a) sur ses deux flancs, en caractères d’au moins 2 mm (0,078 po) de hauteur et d’au moins 0,38 mm (0,015 po) en creux ou en relief par rapport à la surface du pneu, sauf dans le cas d’un pneu visé aux alinéas b) ou c):

(i) les dimensions du pneu, telles qu’elles sont indiquées dans un document relatif aux pneus et aux jantes,

- (ii) the following words and numerals to indicate the maximum load rating and corresponding tire inflation pressure, namely,
- (A) if the tire is rated for both single and dual load, “Max. load single ____ kg at ____ kPa cold, Max. load dual ____ kg at ____ kPa cold”, or
 - (B) if the tire is rated for single load only, “Max. load ____ kg at ____ kPa cold”,
- (iii) if the tire is restricted to a speed of 88.5 km/h (55 m.p.h.) or less, the words and numerals “Max. speed ____ km/h”,
- (iv) the actual number of plies and the composition of the cord material in the sidewalls and the actual number of plies and the composition of the cord material in the tread area, if different,
- (v) the word “tubeless” or the expression “tube type”, whichever is applicable to the tire type,
- (vi) the word “regroovable” if the tire is designed for regrooving,
- (vii) the word “radial” if it is a radial ply tire, and
- (viii) the letter that designates the tire load range;
- (b) at least one sidewall of a motorcycle tire, in letters and numerals not less than 2 mm (0.078 in.) in height and raised above or sunk below the tire surface not less than 0.25 mm (0.01 in.), the information specified in paragraph (a); and
- (c) at least one sidewall of a recreational trailer tire, boat trailer tire, baggage trailer tire and special trailer tire, in letters and numerals not less than 2 mm (0.078 in.) in height and raised above or sunk below the tire surface not less than 0.38 mm (0.015 in.), the information specified in paragraph (a).
- (ii) la limite de charge nominale et la pression de gonflage correspondante, indiquées de la façon suivante :
- (A) « Max. load single ____ kg at ____ kPa cold, Max. load dual ____ kg at ____ kPa cold », s’il s’agit d’un pneu qui a une charge nominale simple et une charge nominale double,
 - (B) « Max. load ____ kg at ____ kPa cold », s’il s’agit d’un pneu qui n’a qu’une charge nominale simple,
- (iii) « Max. speed ____ km/h », s’il s’agit d’un pneu soumis à une limite de vitesse de 88,5 km/h (55 mi/h) ou moins,
- (iv) le nombre réel de plis et la composition du matériau utilisé pour les câblés des flancs, ainsi que le nombre réel de plis et la composition du matériau utilisé pour les câblés de la bande de roulement, si ce nombre est différent du premier,
- (v) les termes « tubeless » ou « tube type », selon qu’il s’agit d’un pneu sans chambre à air ou avec chambre à air,
- (vi) le mot « regroovable », s’il s’agit d’un pneu conçu pour être recreusé,
- (vii) le mot « radial », s’il s’agit d’un pneu à carcasse radiale,
- (viii) la lettre qui désigne la limite de charge du pneu;
- b) dans le cas d’un pneu de motocyclette, les renseignements visés à l’alinéa a) sur au moins un flanc, en caractères d’au moins 2 mm (0,078 po) de hauteur et d’au moins 0,25 mm (0,01 po) en creux ou en relief par rapport à la surface du pneu;
- c) dans le cas d’un pneu pour remorque de type récréatif, remorque de bateaux ou remorque de bagages ou dans le cas d’un pneu spécial pour remorque, les renseignements visés à l’alinéa a) sur au moins un flanc, en caractères d’au moins 2 mm (0,078 po) de hauteur et d’au moins 0,38 mm (0,015 po) en creux ou en relief par rapport à la surface du pneu.

(2) The information required by subsection (1) shall

(a) where required to be moulded onto or into both sidewalls of the tire, be moulded onto or into at least one sidewall between the maximum section width and the bead of that sidewall;

(b) where the maximum section width of the sidewalls of the tire is located within the lower quarter of the sidewalls, be moulded onto or into the lower half of a sidewall; and

(c) where paragraph (1)(b) or (c) applies to the tire, be moulded anywhere onto or into a sidewall.

(3) The information required by subparagraphs (1)(a)(i) to (iii) may be specified in Imperial units or Imperial and metric units.

RECORDS

11. (1) Subject to subsection (3), for each tire to which the national safety mark is applied or that is imported into Canada, a company shall maintain in writing or in readily readable electronic or optical form the records referred to in paragraph 5(1)(g) of the Act that show that the tire conforms to all prescribed standards applicable to it and retain those records for at least three years after the date of manufacture or importation.

(2) Where the records referred to in subsection (1) are maintained on behalf of a company, the company shall keep the name and address of the person who maintains those records.

(3) Where a tire is imported from the United States in accordance with subsection 13(2), the record maintained by a manufacturer for that tire, and available to the Administrator of the United States National Highway Traffic Safety Administration in accordance with section 30166 of *Title 49 United States Code, "Transportation"*, chapter 301 Motor Vehicle Safety, shall be considered to meet the requirements of paragraph 5(1)(g) of the Act.

SOR/95-536, s. 8; SOR/98-524, s. 5; SOR/2008-104, s. 24; SOR/2009-32, s. 3.

(2) Les renseignements visés au paragraphe (1) doivent être inscrits :

a) dans le cas où ils doivent figurer sur les deux flancs du pneu, sur au moins un des flancs, entre le talon et la grosseur maximale du boudin;

b) dans le cas où la grosseur maximale du boudin est située dans le quart inférieur du flanc, sur la moitié inférieure du flanc;

c) dans les cas visés aux alinéas (1)b) ou c), n'importe où sur le flanc du pneu.

(3) Les renseignements visés aux sous-alinéas (1)a)(i) à (iii) peuvent être exprimés en unités impériales ou en unités métriques et impériales.

DOSSIERS

11. (1) Sous réserve du paragraphe (3), pour chaque pneu sur lequel la marque nationale de sécurité est apposée ou qui est importé au Canada, l'entreprise tient, par écrit ou sous forme électronique ou optique facilement lisible, les dossiers visés à l'alinéa 5(1)g) de la Loi qui démontrent que le pneu est conforme aux normes réglementaires qui lui sont applicables et les conserve pour une période d'au moins trois ans suivant la date de fabrication ou d'importation.

(2) Toute entreprise qui fait tenir les dossiers visés au paragraphe (1) par une autre personne conserve le nom et l'adresse de cette personne.

(3) Lorsqu'un pneu est importé des États-Unis en conformité avec le paragraphe 13(2), le dossier que tient le fabricant pour ce pneu et que peut consulter l'administration appelée *National Highway Traffic Safety Administration* des États-Unis en vertu de la *section 30166, Chapter 301* de loi des États-Unis intitulée *Title 49, United States Code, "Transportation"* est considéré comme conforme aux exigences de l'alinéa 5(1)g) de la Loi.

DORS/95-536, art. 8; DORS/98-524, art. 5; DORS/2008-104, art. 24; DORS/2009-32, art. 3.

REGISTRATION SYSTEMS

12. (1) The registration system referred to in paragraph 5(1)(h) of the Act shall contain

- (a) the tire identification number of each tire manufactured, imported or sold by the company; and
- (b) the name and address of the purchaser of each tire.

(2) The information kept in the registration system maintained by or on behalf of a company shall be retained for at least three years after the date of sale of the tire to which the information relates.

IMPORTATION

13. (1) For the purposes of paragraph 5(1)(b) of the Act, a company, other than a company referred to in subsection 14(3), that imports a tire shall maintain records setting out

- (a) the name of the manufacturer of the tire;
- (b) the name of the company importing the tire;
- (c) a statement that on the date of its importation the tire complied with these Regulations;
- (d) a statement from the manufacturer of the tire or its duly authorized representative that the tire complied with subsection 5(2) or 6(2) on the date of its completion;
- (e) the brand name, type and size designation of the tire and the number of tires of that type and size designation imported at the same time; and
- (f) the date of importation of the tire.

(2) Where a tire is imported from the United States, the company importing the tire may replace the statement referred to in paragraph (1)(d) with a statement that the tire was manufactured for sale in the United States and meets all the requirements established under chapter 301 Motor Vehicle Safety of *Title 49 United States Code*, “*Transportation*”.

FICHIERS

12. (1) Le fichier visé à l’alinéa 5(1)h) de la Loi doit contenir :

- a) le numéro d’identification de chaque pneu fabriqué, importé ou vendu par l’entreprise;
- b) les noms et adresse de l’acheteur de chaque pneu.

(2) Les renseignements que contient le fichier tenu par l’entreprise ou pour celle-ci sont conservés pour une période d’au moins trois ans suivant la date à laquelle le pneu en cause a été vendu.

IMPORTATION

13. (1) Pour l’application de l’alinéa 5(1)b) de la Loi, toute entreprise, sauf l’entreprise visée au paragraphe 14(3), qui importe un pneu tient des dossiers contenant les renseignements suivants :

- a) le nom du fabricant du pneu;
- b) le nom de l’entreprise qui importe le pneu;
- c) une déclaration précisant qu’à la date de son importation, le pneu était conforme au présent règlement;
- d) une déclaration du fabricant du pneu ou de son représentant dûment autorisé précisant que le pneu était conforme aux paragraphes 5(2) ou 6(2) à la date de sa fabrication;
- e) la marque, le type et les dimensions du pneu ainsi que le nombre de pneus de ce type et de ces dimensions importés en même temps;
- f) la date à laquelle le pneu a été importé.

(2) Lorsqu’un pneu est importé des États-Unis, l’entreprise qui l’importe peut remplacer la déclaration visée à l’alinéa (1)d) par une déclaration précisant que le pneu a été fabriqué en vue d’être vendu aux États-Unis et qu’il est conforme aux exigences établies en vertu du *Chapter 301* de la loi des États-Unis intitulée *Title 49, United States Code*, “*Transportation*”.

(3) A person or the person's duly authorized representative that imports a tire pursuant to paragraph 7(1)(a) of the Act shall, prior to importation, file with the Minister the signed declaration referred to in that paragraph that contains the information set out in Schedule VII.

SOR/95-536, s. 8.

TIRES IMPORTED FROM A COUNTRY OTHER THAN THE UNITED STATES FOR RETREADING

14. (1) A tire may be imported from a country other than the United States for the purpose of retreading if

(a) it can be shown by a national safety mark, a DOT symbol as used by the United States Department of Transportation or a JIS symbol as used by the Japanese Standards Association on the tire that, at the time of manufacture, the tire conformed to the applicable standards set out in Schedule V (Safety Standard 119), the United States Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 119 or the Japanese Industrial Standard JIS D 4230;

(b) the tire is designed to fit on a rim having a nominal diameter of greater than 406.4 mm (16 in.);

(c) the tire is listed in a publication referred to in subsection 7(2);

(d) the tire has, as specified for a tire of that size designation and type in a publication referred to in subsection 7(2),

(i) a load range of not less than D, or

(ii) a ply rating of not less than 8;

(e) the tire has been used;

(f) the tire has never been retreaded;

(g) no notice of defect has been issued in respect of the tire in the country in which it was manufactured;

(h) there is no steel or fabric showing;

(i) the crown and sidewall plies are not visible and are not affected by cuts;

(3) La personne ou son représentant dûment autorisé qui importe un pneu aux termes de l'alinéa 7(1)a) de la Loi est tenu, avant d'importer le pneu, de déposer auprès du ministre la déclaration visée à cet alinéa, laquelle déclaration est signée et contient les renseignements visés à l'annexe VII.

DORS/95-536, art. 8.

PNEUS IMPORTÉS D'UN PAYS AUTRE QUE LES ÉTATS-UNIS POUR ÊTRE RECHAPÉS

14. (1) Un pneu peut être importé d'un pays autre que les États-Unis pour être rechapé lorsque les conditions suivantes sont réunies :

a) le pneu porte la marque nationale de sécurité, le symbole DOT employé par le United States Department of Transportation ou le symbole JIS employé par la Japanese Standards Association, démontrant qu'il était conforme, à la date de sa fabrication, aux normes applicables établies à l'annexe V (Norme de sécurité 119), à la United States Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 119 ou à la Japanese Industrial Standard JIS D 4230;

b) le pneu est conçu pour être monté sur une jante dont le diamètre nominal est supérieur à 406,4 mm (16 po);

c) le pneu figure dans un document visé au paragraphe 7(2);

d) le pneu a, selon ce qui est déterminé pour un pneu de ces dimensions et de ce type dans un document visé au paragraphe 7(2) :

(i) soit une limite de charge d'au moins D,

(ii) soit un indice de résistance d'au moins 8;

e) le pneu a été utilisé;

f) le pneu n'a jamais été rechapé;

g) aucun avis de défaut concernant le pneu n'a été publié dans le pays de fabrication;

h) il n'y a pas d'acier ou de tissu visible;

(j) there is no bead damage that could allow air leakage, cause abrasion damage to the bead components, or affect the proper bead seating to the rim; and

(k) the repairs to the crown area required to prepare the tire for retreading are limited to surface skiving, cleaning out of dirt and debris and smoothing out.

(2) A company that imports a tire referred to in subsection (1) shall, before the tire is sold at retail, have an importer identification number permanently moulded into or onto one sidewall of the tire, in the manner set out in Part I of Schedule III and in the same location set out in Part II of that Schedule for the tire identification number, which importer identification number shall consist of the following groups of symbols:

(a) two or three symbols assigned by the Minister that identify the importer; and

(b) two symbols that identify the month of importation of the tire and two symbols that identify the year of importation of the tire.

(3) For the purposes of paragraph 5(1)(b) of the Act, a company that imports a tire referred to in subsection (1) shall maintain records setting out

(a) the name of the company;

(b) the type and size designation of the tire and the number of tires of that type and size designation imported at the same time; and

(c) a signed declaration by the company or the duly authorized representative of that company stating

(i) that the tire complied with the requirements of these Regulations as they read on the date of importation,

(ii) that no notice of defect has been issued in respect of the tire in the country in which it was manufactured, and

i) les plis du sommet et des flancs ne sont pas visibles et ne sont pas altérés par des incisions;

j) les talons n'ont pas subi de dommages qui pourraient laisser fuir l'air, causer l'usure de leurs éléments ou nuire à leur bon accrochage à la jante;

k) les réparations à apporter au sommet du pneu pour le préparer au rechapage se limitent au biseautage superficiel, au nettoyage de la saleté et des débris et au polissage.

(2) L'entreprise qui importe un pneu visé au paragraphe (1) doit, avant qu'il soit vendu au détail, faire apposer en permanence sur l'un de ses flancs, de la manière prévue à la partie I de l'annexe III et au même emplacement que celui prévu pour le numéro d'identification du pneu à la partie II de cette annexe, une inscription permanente, en creux ou en relief, indiquant le numéro d'identification de l'importateur composé des groupes de symboles suivants :

a) deux ou trois symboles, identifiant l'importateur, qui sont attribués par le ministre;

b) deux symboles indiquant le mois d'importation du pneu et deux symboles indiquant l'année d'importation du pneu.

(3) Pour l'application de l'alinéa 5(1)b) de la Loi, l'entreprise qui importe un pneu visé au paragraphe (1) tient des dossiers qui contiennent :

a) son nom;

b) le type et les dimensions du pneu ainsi que le nombre de pneus de ce type et de ces dimensions importés en même temps;

c) une déclaration signée par l'entreprise ou son représentant dûment autorisé précisant :

(i) que le pneu était conforme au présent règlement dans sa version à la date de son importation,

(ii) qu'aucun avis de défaut concernant le pneu n'a été donné dans le pays de fabrication,

(iii) que le pneu ne sera pas vendu au détail avant d'être rechapé.

(iii) that the tire will not be sold at retail before it is retreaded.

(4) A registration system referred to in paragraph 5(1)(h) of the Act may consist of records maintained by a company that imports a tire referred to in subsection (1) if the records show to whom the tire was sold.

SOR/2008-258, s. 14.

DEFECT INFORMATION

15. (1) A notice of defect referred to in subsections 10(1) or (3) of the Act shall be given in writing and shall indicate

- (a) the name of the company giving the notice;
- (b) the identifying classification of each tire in respect of which the notice is given, including its brand name, type and size designation, the period during which it was manufactured and the tire identification number;
- (c) the estimated percentage of the potentially affected tires that contain the defect;
- (d) a description of the defect;
- (e) an evaluation of the safety risk arising from the defect;
- (f) a statement of the measures to be taken to correct the defect; and
- (g) any conditions that influence the rectification of the defect.

(2) A company shall, within 30 days after it has given a notice of defect, submit to the Minister a report referred to in subsection 10(6) of the Act containing, in addition to the information required by subsection (1), the following information:

- (a) the total number of tires affected by the notice of defect and the number of such tires in each identifying classification;
- (b) a chronology of all principal events that led to the determination of the existence of the defect; and
- (c) copies of all notices, bulletins and other circulars issued by the company in respect of the defect, includ-

(4) Le fichier visé à l'alinéa 5(1)h) de la Loi peut consister en des dossiers tenus par l'entreprise qui importe un pneu visé au paragraphe (1) si ceux-ci indiquent à qui le pneu a été vendu.

DORS/2008-258, art. 14.

RENSEIGNEMENTS SUR LES DÉFAUTS

15. (1) L'avis de défaut visé aux paragraphes 10(1) et (3) de la Loi est donné par écrit et comprend :

- a) le nom de l'entreprise qui donne l'avis de défaut;
- b) la catégorie du pneu en cause, y compris la marque, le type et les dimensions, la période de fabrication et le numéro d'identification du pneu;
- c) le pourcentage estimatif de pneus susceptibles d'être défectueux;
- d) une description du défaut;
- e) une estimation du risque correspondant;
- f) un exposé des mesures à prendre pour corriger le défaut;
- g) toute condition qui influe sur la correction du défaut.

(2) Dans les 30 jours après avoir donné un avis de défaut, l'entreprise présente au ministre le rapport visé au paragraphe 10(6) de la Loi et qui contient, en plus des renseignements visés au paragraphe (1), les renseignements suivants :

- a) le nombre total de pneus visés par l'avis de défaut ainsi que le nombre de ces pneus dans chaque catégorie;
- b) une chronologie des principaux événements qui ont permis de déterminer l'existence du défaut;
- c) des exemplaires des avis, bulletins et autres circulaires publiés par l'entreprise au sujet du défaut, y

ing a detailed description of the nature and physical location of the defect with diagrams and other illustrations as necessary.

(3) For the purposes of subsection 10(6) of the Act, the quarterly reports to be submitted following the report referred to in subsection (2) shall contain the following information:

- (a) the number, title or other identification assigned by the company to the notice of defect;
- (b) the revised number of tires affected by the notice of defect, if applicable;
- (c) the date notices of defect were given to the current owners of the tires;
- (d) the number of tires inspected by or at the direction of the company;
- (e) the number of inspected tires found to contain the defect; and
- (f) a statement outlining the manner in which the company disposed of the defective tires.

SOR/95-536, s. 8; SOR/98-524, s. 6; SOR/2008-104, s. 25.

compris une description détaillée de la nature du défaut et de la partie du pneu où il se trouve, ainsi que les schémas et autres illustrations nécessaires.

(3) Pour l'application du paragraphe 10(6) de la Loi, les rapports trimestriels à présenter, à la suite du rapport visé au paragraphe (2) contiennent les renseignements suivants :

- a) le numéro, le titre ou tout autre moyen d'identification attribué à l'avis de défaut par l'entreprise;
- b) le nombre révisé de pneus visés par l'avis de défaut, le cas échéant;
- c) les dates auxquelles les avis de défaut ont été donnés aux actuels propriétaires des pneus;
- d) le nombre de pneus inspectés par l'entreprise ou à sa demande;
- e) le nombre de pneus dont l'inspection a révélé le défaut;
- f) une déclaration expliquant la façon dont l'entreprise s'est départie des pneus défectueux.

DORS/95-536, art. 8; DORS/98-524, art. 6; DORS/2008-104, art. 25.

SCHEDULE I
(Section 4)

Department of Transport

Motor Vehicle Safety Act (subsection 3(2))

Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995 (section 4)

MINISTERIAL AUTHORIZATION

Pursuant to the *Motor Vehicle Safety Act* and the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*,

[company name and address]

is authorized to use and apply the national safety mark, and the authorization number _____, to any motor vehicle tire of a class referred to in sections 5 and 6 of the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*, on condition that the tire conforms to all the applicable Canada Motor Vehicle Safety Standards.

The national safety mark and the authorization number are applied at the following premises: [identification of the premises]

This ministerial authorization expires on _____

Issued in Ottawa on _____, 20____

for the Minister of Transport, Infrastructure and Communities

SOR/2008-104, s. 26.

ANNEXE I
(article 4)

Ministère des Transports

Loi sur la sécurité automobile (paragraphe 3(2))

Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile (article 4)

AUTORISATION DU MINISTRE

En vertu de la *Loi sur la sécurité automobile* et du *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*,

[nom et adresse de l'entreprise]

est autorisée à utiliser et à apposer, sur tout pneu de véhicule automobile d'une catégorie visée aux articles 5 et 6 du *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, la marque nationale de sécurité et le numéro d'autorisation _____, pourvu que le pneu soit conforme à toutes les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada qui s'appliquent.

La marque nationale de sécurité et le numéro d'autorisation sont apposés aux locaux suivants: [identification des locaux]

Cette autorisation du ministre expire _____

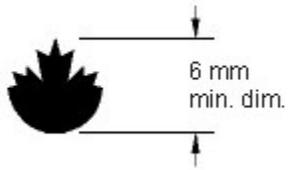
Fait à Ottawa, le _____ 20____

pour le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

DORS/2008-104, art. 26.

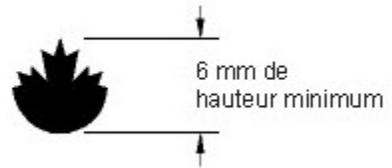
SCHEDULE II
(Section 4)

NATIONAL SAFETY MARK



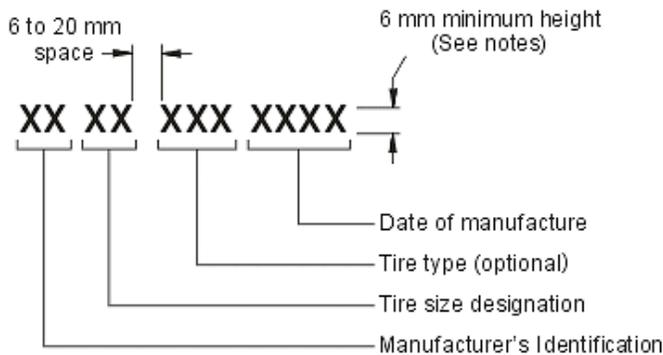
ANNEXE II
(article 4)

MARQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ

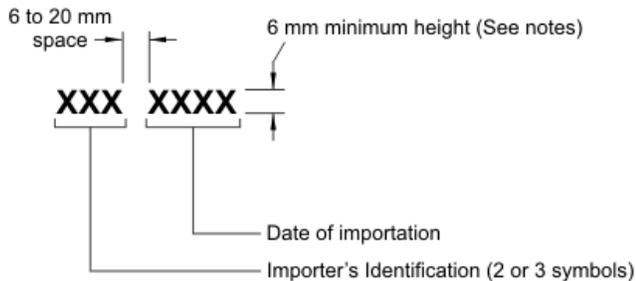


SCHEDULE III
(Paragraph 4(c) and subsections 8(1) and 14(2))
PART I

Tire Identification Number



Importer Identification Number

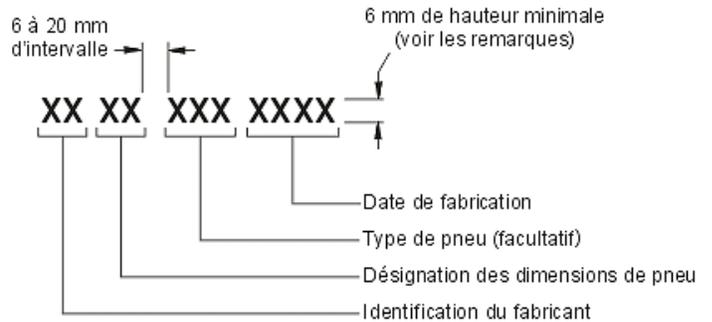


Notes:

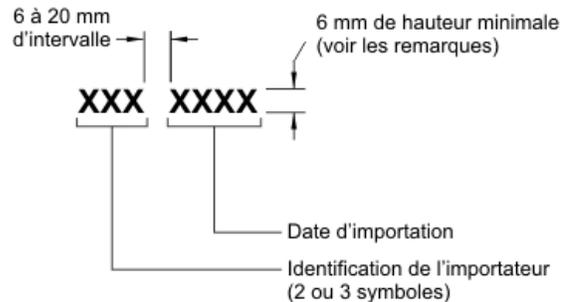
1. For tires less than 155 mm in cross-section or less than 330 mm in bead diameter, the minimum height of the lettering of the Tire Identification Number may be 4 mm.
2. The characters of the National Safety Mark and the Tire Identification Number shall be moulded into or onto the tire at a height or depth of not less than 0.5 mm and not more than 1 mm, as measured from the immediate surrounding surface of the tire.
3. The Identification Number shall be in Futura Bold, Modified, Condensed or Gothic characters or any other font approved by the Minister.
4. The date of manufacture that is part of the Tire Identification Number shall be permanently moulded or laser etched, at the manufacturer's option. The date of importation that is part of the Importer Identification Number shall be permanently moulded.

ANNEXE III
(alinéa 4c) et paragraphes 8(1) et 14(2))
PARTIE I

Numéro d'identification du pneu



Numéro d'identification de l'importateur

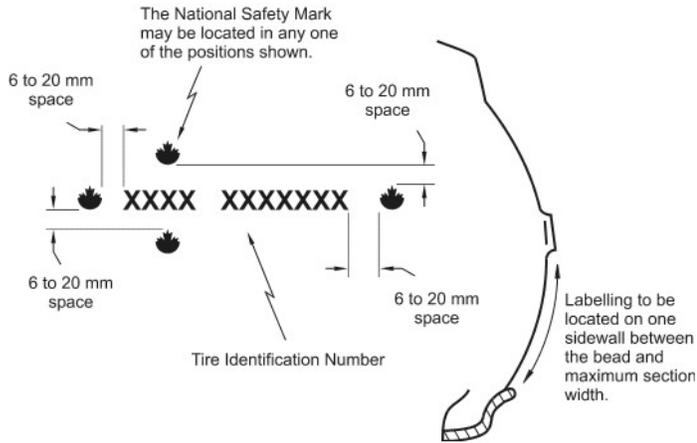


Remarques :

1. Dans le cas des pneus dont la coupe transversale a moins de 155 mm ou dont le diamètre au talon est de moins de 330 mm, la hauteur minimale des caractères du numéro d'identification du pneu peut être de 4 mm.
2. Les caractères de la marque nationale de sécurité et du numéro d'identification du pneu doivent être inscrits en creux ou en relief à au moins 0,5 mm et au plus 1 mm par rapport à la surface adjacente immédiate du pneu.
3. Le numéro d'identification est inscrit en caractères Futura gras, modifiés, étroits ou gothiques, ou en tout autre caractère approuvé par le ministre.
4. La date de fabrication qui fait partie du numéro d'identification du pneu doit être moulée ou être gravée au laser de façon permanente, au choix du fabricant. La date d'importation qui fait partie du numéro d'identification de l'importateur doit être moulée de façon permanente.

PART II

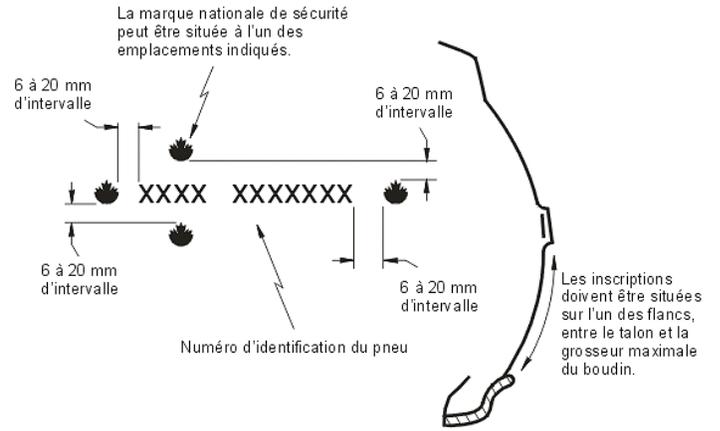
Location of Tire Identification Number and National Safety Mark



SOR/2000-114, s. 2; SOR/2008-258, s. 15.

PARTIE II

Emplacement du numéro d'identification du pneu et de la marque nationale de sécurité



DORS/2000-114, art. 2; DORS/2008-258, art. 15.

SCHEDULE IV
(Section 3 and subsection 5(2))

SAFETY STANDARD 109 FOR PASSENGER CAR TIRES

GENERAL

1. (1) Every tire of a particular size designation and type shall
 - (a) be designed to fit a rim having a designated diameter of 254, 279, 305, 330, 356, 381, 406, 432, 457 or 483 mm (10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 or 19 in.) or 320, 340, 345, 365, 370, 390, 400, 415, 425, 450, 475 or 500 mm;
 - (b) be designed to fit each rim specified for a tire of that size designation and type in a tire and rim document;
 - (c) have, in the case of CT tires, a maximum permissible inflation pressure of 290, 330, 350 or 390 kPa (42, 48, 51 or 57 p.s.i.);
 - (d) have a maximum permissible inflation pressure of 220, 240, 250, 275, 280, 300, 340, 350 or 415 kPa (32, 35, 36, 40, 41, 44, 50, 51 or 60 p.s.i.);
 - (e) have load ratings and corresponding inflation pressures for a tire of that size designation and type as specified in a tire and rim document;
 - (f) subject to subsection (2), have a maximum load rating that is not less than the maximum load rating specified for a tire of that size designation and type in a tire and rim document; and
 - (g) incorporate a treadwear indicator that will provide a visible indication that the tire has worn to a tread depth of 1.6 mm (1/16 in.).

(2) Where a publication referred to in subsection 7(2) of these Regulations sets out more than one maximum load rating for a tire of a particular size designation and type, the required maximum load rating for the purposes of paragraph (1)(f) shall be not less than the lowest of the maximum load ratings set out in the publication.

RULES RESPECTING TESTING

2. For the purpose of conducting tests under subsections 4(2), 5(2), 6(2), 7(2) and 8(2), three similar new tires shall be used as follows:

- (a) one tire for the test for physical dimensions, the bead unseating resistance test and the tire strength test, in that sequence;
 - (b) one tire for the tire endurance test; and
 - (c) one tire for the high speed performance test.
3. Before being subjected to the tire endurance test set out in subsection 7(2) or the high speed performance test set out in subsection 8(2), a tire of a particular size designation and type shall have no visible evidence of tread separation, sidewall separation, ply separation, cord separation, innerliner separation, bead separation, chunking, broken cords, cracking or open splice.

ANNEXE IV
(article 3 et paragraphe 5(2))

NORME DE SÉCURITÉ 109 POUR LES PNEUS DE VOITURES
DE TOURISME

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. (1) Chaque pneu de dimensions et d'un type donnés doit :
 - a) être conçu pour être monté sur une jante dont le diamètre désigné est de 254, 279, 305, 330, 356, 381, 406, 432, 457 ou 483 mm (10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 ou 19 po) ou 320, 340, 345, 365, 370, 390, 400, 415, 425, 450, 475 ou 500 mm;
 - b) être conçu pour être monté sur chaque jante prescrite pour un pneu de ces dimensions et de ce type dans un document relatif aux pneus et aux jantes;
 - c) avoir, s'il s'agit d'un pneu anti-affaissement, une pression maximale permise de gonflage de 290, 330, 350 ou 390 kPa (42, 48, 51 ou 57 lb/po²);
 - d) avoir une pression maximale permise de gonflage de 220, 240, 250, 275, 280, 300, 340, 350 ou 415 kPa (32, 35, 36, 40, 41, 44, 50, 51 ou 60 lb/po²);
 - e) avoir les charges nominales et les pressions de gonflage correspondantes qui sont précisées pour un pneu de ces dimensions et de ce type dans un document relatif aux pneus et aux jantes;
 - f) sous réserve du paragraphe (2), avoir une limite de charge nominale au moins égale à celle indiquée pour un pneu de ces dimensions et de ce type dans un document relatif aux pneus et aux jantes;
 - g) comprendre un indicateur d'usure de la bande de roulement qui donne une indication visuelle de l'usure lorsque la bande de roulement atteint une épaisseur de 1,6 mm (1/16 po).

(2) Lorsqu'une publication visée au paragraphe 7(2) du présent règlement précise, pour un pneu de dimensions et d'un type donnés, plus d'une limite de charge nominale, la limite de charge nominale à retenir pour l'application de l'alinéa (1)f) doit être au moins égale à la plus faible de ces limites.

RÈGLES APPLICABLES AUX ESSAIS

2. Aux fins des essais visés aux paragraphes 4(2), 5(2), 6(2), 7(2) et 8(2), trois pneus neufs semblables doivent être utilisés comme suit :

- a) un pneu pour l'essai relatif aux dimensions, l'essai de résistance au décrochage du talon et l'essai de résistance du pneu, dans cet ordre;
 - b) un pneu pour l'essai d'endurance;
 - c) un pneu pour l'essai de comportement à haute vitesse.
3. Avant d'être soumis à l'essai d'endurance visé au paragraphe 7(2) ou à l'essai de comportement à haute vitesse visé au paragraphe 8(2), un pneu de dimensions et d'un type donnés doit ne présenter aucun signe visible de séparation de la bande de roulement, de séparation des flancs, de décollement entre nappes, de séparation des câblés, de séparation du calandrage intérieur, de séparation du talon, d'arrachement, de câblés rompus, de fissuration ou de séparation de soudure.

PHYSICAL DIMENSIONS OF TIRES

4. (1) Where a tire of a particular size designation and type is tested for physical dimensions in accordance with subsection (2), the tire shall have

- (a) a tolerance in respect of section width and overall width that
 - (i) in the case of a tire with a maximum permissible inflation pressure of 220, 250 or 275 kPa (32, 36 or 40 p.s.i.), is not greater than seven per cent in excess of the section width specified in a tire and rim document for a tire of that size designation and type, or
 - (ii) in the case of a tire with a maximum permissible inflation pressure of 240, 280, 290, 300, 330, 340, 350, 390 or 415 kPa (35, 41, 42, 44, 48, 50, 51, 57 or 60 p.s.i.), is not greater than seven per cent in excess of the section width specified in a tire and rim document for a tire of that size designation and type, or 10 mm (0.4 in.), whichever is greater; and
- (b) a size factor that is not less than the minimum size factor specified in a tire and rim document for a tire of that size designation and type.

(2) The test for the physical dimensions of a tire shall be carried out under uniform ambient conditions by

- (a) mounting the tire on a test rim and inflating it to the pressure set out in column II of an item of Table II for the maximum permissible inflation pressure set out in column I of that item;
- (b) conditioning the tire and rim assembly at ambient temperature for at least 24 hours and then adjusting the inflation pressure of the conditioned tire to the pressure referred to in paragraph (a);
- (c) measuring with calipers the section width and overall width of the tire at six points approximately equally spaced around the tire circumference;
- (d) recording the average of the measurements of the section width and overall width, respectively; and
- (e) determining the tire's outer diameter by measuring the maximum circumference of the tire and dividing it by π (3.14).

BEAD UNSEATING RESISTANCE OF TUBELESS TIRES

5. (1) Where a tubeless tire of a particular size designation and type is tested for bead unseating resistance in accordance with subsection (2), the tire shall, using the test rim width specified in a tire and rim document for a tire of that size designation and type,

- (a) in the case of a tire with a maximum permissible inflation pressure other than 415 kPa (60 p.s.i.), require an applied force to unseat the tire bead at the point of contact of that force of not less than
 - (i) 6 670 N (1,500 lb.) for a tire with a designated section width, as marked on the sidewalls, of less than 155 mm (6 in.),
 - (ii) 8 895 N (2,000 lb.) for a tire with a designated section width, as marked on the sidewalls, of 155 mm (6 in.) or more but less than 205 mm (8 in.), and

DIMENSIONS DES PNEUS

4. (1) Lorsqu'un pneu de dimensions et d'un type donnés est soumis à l'essai relatif aux dimensions visé au paragraphe (2):

- a) la grosseur du boudin et la largeur hors tout:
 - (i) dans le cas d'un pneu dont la pression maximale permise de gonflage est de 220, 250 ou 275 kPa (32, 36 ou 40 lb/po²), ne peuvent présenter un écart de plus de 7 pour cent en sus de la grosseur du boudin prévue pour un pneu de ces dimensions et de ce type dans un document relatif aux pneus et aux jantes,
 - (ii) dans le cas d'un pneu dont la pression maximale permise de gonflage est de 240, 280, 290, 300, 330, 340, 350, 390 ou 415 kPa (35, 41, 42, 44, 48, 50, 51, 57 ou 60 lb/po²), ne peuvent présenter un écart de plus de 7 pour cent en sus de la grosseur du boudin prévue pour un pneu de ces dimensions et de ce type dans un document relatif aux pneus et aux jantes, ou de plus de 10 mm (0,4 po), selon la valeur la plus élevée;
- b) le coefficient de dimension du pneu doit être au moins égal au coefficient de dimension minimal prévu pour un pneu de ces dimensions et de ce type dans un document relatif aux pneus et aux jantes.

(2) L'essai relatif aux dimensions d'un pneu est effectué dans des conditions ambiantes constantes, selon les étapes suivantes:

- a) monter le pneu sur une jante d'essai et le gonfler à la pression prévue à la colonne II du tableau II, selon la pression maximale permise de gonflage indiquée à la colonne I;
- b) laisser l'ensemble pneu et jante à la température ambiante pendant au moins 24 heures, puis rectifier la pression de gonflage du pneu pour qu'elle corresponde à celle visée à l'alinéa a);
- c) mesurer, au moyen d'un compas d'épaisseur, la grosseur du boudin et la largeur hors tout à six points à peu près équidistants répartis sur la circonférence du pneu;
- d) consigner la moyenne des mesures obtenues, d'une part, pour la grosseur du boudin et, d'autre part, pour la largeur hors tout;
- e) calculer le diamètre extérieur du pneu en mesurant la circonférence maximale et en la divisant par π (3,14).

RÉSISTANCE AU DÉCROCHAGE DU TALON D'UN PNEU SANS CHAMBRE À AIR

5. (1) Lorsqu'un pneu sans chambre à air de dimensions et d'un type donnés est soumis à l'essai de résistance au décrochage du talon visé au paragraphe (2) et qu'une jante d'essai dont la largeur est conforme à celle établie pour un pneu de ces dimensions et de ce type dans un document relatif aux pneus et aux jantes est utilisée:

- a) dans le cas d'un pneu dont la pression maximale permise de gonflage n'est pas de 415 kPa (60 lb/po²), la force nécessaire pour déloger le talon au point de contact doit être d'au moins:
 - (i) 6 670 N (1 500 lb), dans le cas d'un pneu dont la grosseur du boudin, telle qu'elle est indiquée sur les flancs, est inférieure à 155 mm (6 po),
 - (ii) 8 895 N (2 000 lb), dans le cas d'un pneu dont la grosseur du boudin, telle qu'elle est indiquée sur les flancs, est de 155 mm (6 po) ou plus, mais inférieure à 205 mm (8 po),

(iii) 11 120 N (2,500 lb.) for a tire with a designated section width, as marked on the sidewalls, of 205 mm (8 in.) or more; and

(b) in the case of a tire with a maximum permissible inflation pressure of 415 kPa (60 p.s.i.), require an applied force to unseat the tire bead at the point of contact of that force of not less than

(i) 6 670 N (1,500 lb.) for a tire with a maximum load rating of less than 400 kg (880 lb.),

(ii) 8 895 N (2,000 lb.) for a tire with a maximum load rating of 400 kg (880 lb.) or more but less than 635 kg (1,400 lb.), and

(iii) 11 120 N (2,500 lb.) for a tire with a maximum load rating of 635 kg (1,400 lb.) or more.

(2) The tubeless tire bead unseating resistance test shall be performed by

(a) washing the tire, drying it at the beads and mounting it without lubrication or adhesive onto a clean, painted test rim;

(b) inflating the tire to the applicable inflation pressure set out in column II of an item of Table II for the maximum permissible inflation pressure set out in column I of that item;

(c) mounting the tire and rim assembly onto the bead unseating fixture shown in Figure 1 and

(i) for a tire that has a maximum permissible inflation pressure of other than 415 kPa (60 p.s.i.), forcing the bead unseating block, as shown in Figure 2, against the tire sidewall, and

(ii) for a tire that has a maximum permissible inflation pressure of 415 kPa (60 p.s.i.), forcing the bead unseating block, as shown in Figure 3, against the tire sidewall;

(d) applying a force through the bead unseating block to the tire outer sidewall at the dimension specified in the table to Figure 1 for the applicable wheel size at a rate of 50.8 mm/min (2 in./min.), with the load arm substantially parallel to the tire and rim assembly at the time of engagement;

(e) increasing the force until the bead unseats or the applicable value set out in paragraph (1)(a) is reached or, for a tire that has a maximum permissible inflation pressure of 415 kPa (60 p.s.i.), until the bead unseats or the applicable value set out in paragraph (1)(b) is reached; and

(f) repeating the test at not less than four points approximately equally spaced around the tire circumference.

TIRE STRENGTH

6. (1) Where a tire is tested for strength in accordance with subsection (2), the tire shall meet the applicable minimum static breaking energy value set out in column II or III of an item of Table I for the maximum permissible inflation pressure set out in column I of that item.

(2) The strength of a tire shall be tested by

(a) mounting the tire on a test rim and inflating it to the applicable inflation pressure set out in column II of an item of Table II for the

(iii) 11 120 N (2 500 lb), dans le cas d'un pneu dont la grosseur du boudin, telle qu'elle est indiquée sur les flancs, est de 205 mm (8 po) ou plus;

b) dans le cas d'un pneu dont la pression maximale permise de gonflage est de 415 kPa (60 lb/po²), la force nécessaire pour déloger le talon au point de contact doit être d'au moins :

(i) 6 670 N (1 500 lb), dans le cas d'un pneu dont la limite de charge nominale est inférieure à 400 kg (880 lb),

(ii) 8 895 N (2 000 lb), dans le cas d'un pneu dont la limite de charge nominale est de 400 kg (880 lb) ou plus, mais inférieure à 635 kg (1 400 lb),

(iii) 11 120 N (2 500 lb), dans le cas d'un pneu dont la limite de charge nominale est de 635 kg (1 400 lb) ou plus.

(2) L'essai de résistance au décrochage du talon d'un pneu sans chambre à air est effectué selon les étapes suivantes :

a) laver le pneu, en sécher les talons et le monter, sans utiliser de lubrifiant ni de substance adhésive, sur une jante d'essai peinte et propre;

b) gonfler le pneu à la pression prévue à la colonne II du tableau II, selon la pression maximale permise de gonflage indiquée à la colonne I;

c) monter l'ensemble pneu et jante sur l'appareil de décrochage du talon illustré à la figure 1 et :

(i) s'il s'agit d'un pneu dont la pression maximale permise de gonflage n'est pas de 415 kPa (60 lb/po²), appuyer le bloc de décrochage du talon illustré à la figure 2 contre le flanc du pneu,

(ii) s'il s'agit d'un pneu dont la pression maximale permise de gonflage est de 415 kPa (60 lb/po²), appuyer le bloc de décrochage du talon illustré à la figure 3 contre le flanc du pneu;

d) par l'intermédiaire du bloc de décrochage du talon, appliquer une charge sur le flanc extérieur du pneu à la dimension précisée au tableau de la figure 1 pour la dimension de la roue, à une vitesse de 50,8 mm/min (2 po/min), le levier d'application de la charge devant être sensiblement parallèle à l'ensemble pneu et jante au moment où la charge commence à être appliquée;

e) augmenter la charge jusqu'à ce que le talon se déloge ou jusqu'à ce que soit atteinte la valeur applicable indiquée à l'alinéa (1)a) ou, dans le cas d'un pneu dont la pression maximale permise de gonflage est de 415 kPa (60 lb/po²), la valeur applicable indiquée à l'alinéa (1)b);

f) répéter l'essai à au moins quatre points à peu près équidistants répartis sur la circonférence du pneu.

RÉSISTANCE DES PNEUS

6. (1) Le pneu qui est soumis à l'essai de résistance visé au paragraphe (2) doit présenter une valeur d'énergie statique minimale de rupture au moins égale à celle prévue aux colonnes II ou III du tableau I, selon la pression maximale permise de gonflage indiquée à la colonne I.

(2) L'essai de résistance d'un pneu est effectué selon les étapes suivantes :

maximum permissible inflation pressure set out in column I of that item;

(b) conditioning the tire and rim assembly at ambient temperature for at least three hours and then adjusting the inflation pressure of the conditioned tire to the pressure referred to in paragraph (a);

(c) forcing, at a rate of 50.8 mm/min (2 in./min.) perpendicularly into a point located on a tread rib of the tire that is as near to the centreline of the tread as possible, a cylindrical steel plunger that has a hemispherical end and a diameter of 19 mm (3/4 in.);

(d) recording the force that was applied to the cylindrical steel plunger and the distance the plunger moved from the point at which the pressure was applied to the point the plunger reached either immediately before puncturing the tire or immediately before reaching the rim, if the tire was not punctured, at five points approximately equally spaced around the tire circumference;

(e) computing the static breaking energy value at each of the points at which the cylindrical steel plunger was forced into the tread, by using the force and distance values recorded pursuant to paragraph (d) in the formula

$$W = \frac{F \times D}{2}$$

where

W is the static breaking energy, expressed in joules (inch-pounds),

F is the force, expressed in newtons (pounds), and

D is the distance, expressed in metres (inches); and

(f) determining the static breaking energy value for the tire by computing the average of the values obtained pursuant to paragraph (e).

TIRE ENDURANCE

7. (1) Where a tire is tested for endurance, either alone or simultaneously with not more than five other tires, in accordance with subsection (2), at the end of the test the tire shall

(a) show no visible evidence of tread separation, sidewall separation, ply separation, cord separation, innerliner separation, bead separation, chunking, broken cords, cracking or open splice; and

(b) have an inflation pressure that is not less than the inflation pressure at the beginning of the test.

(2) The endurance of a tire shall be tested by

(a) mounting the tire on a test rim and inflating it to the applicable inflation pressure set out in column II of an item of Table II for the maximum permissible inflation pressure set out in column I of that item;

(b) conditioning the tire and rim assembly at 38°C ± 3°C (100°F ± 5°F) for at least three hours and then, immediately before testing, adjusting the inflation pressure of the conditioned tire to the pressure referred to in paragraph (a);

a) monter le pneu sur une jante d'essai et le gonfler à la pression prévue à la colonne II du tableau II, selon la pression maximale permise de gonflage indiquée à la colonne I;

b) laisser l'ensemble pneu et jante à la température ambiante pendant au moins trois heures, puis rectifier la pression de gonflage du pneu pour qu'elle corresponde à celle visée à l'alinéa a);

c) enfoncer perpendiculairement à une vitesse de 50,8 mm/min (2 po/min), à un point situé sur la nervure de la bande de roulement le plus près possible de la ligne médiane de la bande de roulement, un mandrin cylindrique en acier dont l'extrémité hémisphérique a un diamètre de 19 mm (3/4 po);

d) consigner la force appliquée sur le mandrin et la distance parcourue à partir du point auquel la pression a été appliquée jusqu'au point atteint par le mandrin juste avant de percer le pneu ou juste avant d'atteindre la jante, si le pneu n'est pas percé, à cinq points à peu près équidistants répartis sur la circonférence du pneu;

e) calculer l'énergie statique de rupture à chacun des points où le mandrin a été enfoncé dans la bande de roulement au moyen de la formule suivante, en utilisant comme valeurs pour la force et pour la distance celles relevées conformément à l'alinéa d):

$$W = \frac{F \times D}{2}$$

où:

W représente l'énergie statique de rupture en joules (pouces-livres),

F la force en newtons (livres)

D la distance en mètres (pouces);

f) déterminer l'énergie statique de rupture pour le pneu en calculant la moyenne des valeurs obtenues selon l'alinéa e).

ENDURANCE DES PNEUS

7. (1) Le pneu qui est soumis à l'essai d'endurance visé au paragraphe (2), soit seul, soit simultanément avec au plus cinq autres pneus, doit à la fin de l'essai:

a) ne présenter aucun signe visible de séparation de la bande de roulement, de séparation des flancs, de décollement entre nappes, de séparation des câblés, de séparation du calandrage intérieur, de séparation du talon, d'arrachement, de câblés rompus, de fissuration ou de séparation de soudure;

b) avoir une pression de gonflage au moins égale à celle qu'il avait au début de l'essai.

(2) L'essai d'endurance d'un pneu est effectué selon les étapes suivantes:

a) monter le pneu sur une jante d'essai et le gonfler à la pression prévue à la colonne II du tableau II, selon la pression maximale permise de gonflage indiquée à la colonne I;

b) laisser l'ensemble pneu et jante à une température de 38 °C ± 3 °C (100 °F ± 5 °F) pendant au moins trois heures, puis, immédiatement avant de procéder à l'essai, rectifier la pression de gonflage du pneu pour qu'elle corresponde à celle visée à l'alinéa a);

(c) mounting the tire and rim assembly on a test axle and pressing the tread against a flat-faced steel test wheel that is 1 707.6 mm (67.23 in.) in diameter and at least as wide as the section width of the tire;

(d) maintaining the temperature in the test area at 38°C ± 3°C (100°F ± 5°F);

(e) running the tire at a test wheel speed of 80 km/h (50 m.p.h.) without pressure adjustments or other interruptions for

(i) four hours with a test load corresponding to 85 per cent of the maximum load rating as marked on the sidewall,

(ii) six hours with a test load corresponding to 90 per cent of the maximum load rating as marked on the sidewall, and

(iii) 24 hours with a test load corresponding to the maximum load rating as marked on the sidewall;

(f) measuring the inflation pressure of the tire immediately after running it for the total number of hours required by paragraph (e); and

(g) deflating the tire, removing it from the rim after allowing it to cool and inspecting it for visible evidence of tread separation, sidewall separation, ply separation, cord separation, innerliner separation, bead separation, chunking, broken cords, cracking or open splice.

HIGH SPEED PERFORMANCE

8. (1) Where a tire is tested for high speed performance, either alone or simultaneously with not more than five other tires, in accordance with subsection (2), at the end of the test the tire shall

(a) show no visible evidence of tread separation, sidewall separation, ply separation, cord separation, innerliner separation, bead separation, chunking, broken cords, cracking or open splice; and

(b) have an inflation pressure that is not less than the inflation pressure at the beginning of the test.

(2) The high speed performance of a tire shall be tested by

(a) mounting the tire on a test rim and inflating it to the applicable inflation pressure set out in column III of an item of Table II for the maximum permissible inflation pressure set out in column I of that item;

(b) conditioning the tire and rim assembly at 38°C ± 3°C (100°F ± 5°F) for at least three hours and then, immediately before testing, adjusting the inflation pressure of the conditioned tire to the pressure referred to in paragraph (a);

(c) mounting the tire and rim assembly on a test axle, applying a force on the tire of 88 per cent of the maximum load rating as marked on the sidewall and pressing the tread against a flat-faced steel test wheel 1 707.6 mm (67.23 in.) in diameter and at least as wide as the section width of the tire;

(d) running the tire for two hours at a test wheel speed of 80 km/h (50 m.p.h.) with the force described in paragraph (c) applied to it;

c) monter l'ensemble pneu et jante sur un essieu d'essai et appuyer la bande de roulement contre une roue d'essai en acier à face plate d'un diamètre de 1 707,6 mm (67,23 po) et d'une largeur au moins égale à la grosseur du boudin du pneu;

d) maintenir la température dans le lieu d'essai à 38 °C ± 3 °C (100 °F ± 5 °F);

e) faire rouler le pneu à la vitesse de la roue d'essai, laquelle doit être de 80 km/h (50 mi/h), sans ajustement de la pression ni autre interruption, pendant :

(i) quatre heures à une charge d'essai correspondant à 85 pour cent de la limite de charge nominale indiquée sur le flanc,

(ii) six heures à une charge d'essai correspondant à 90 pour cent de la limite de charge nominale indiquée sur le flanc,

(iii) 24 heures à une charge d'essai correspondant à la limite de charge nominale indiquée sur le flanc;

f) mesurer la pression de gonflage du pneu immédiatement après l'avoir fait rouler pendant le nombre total d'heures exigé par l'alinéa e);

g) dégonfler le pneu, le retirer de la jante après l'avoir laissé refroidir et vérifier s'il présente des signes visibles de séparation de la bande de roulement, de séparation des flancs, de décollement entre nappes, de séparation des câblés, de séparation du calandrage intérieur, de séparation du talon, d'arrachement, de câblés rompus, de fissuration ou de séparation de soudure.

COMPORTEMENT À HAUTE VITESSE

8. (1) Le pneu qui est soumis à l'essai de comportement à haute vitesse visé au paragraphe (2), soit seul, soit simultanément avec au plus cinq autres pneus, doit à la fin de l'essai :

a) ne présenter aucun signe visible de séparation de la bande de roulement, de séparation des flancs, de décollement entre nappes, de séparation des câblés, de séparation du calandrage intérieur, de séparation du talon, d'arrachement, de câblés rompus, de fissuration ou de séparation de soudure;

b) avoir une pression de gonflage au moins égale à celle qu'il avait au début de l'essai.

(2) L'essai de comportement à haute vitesse d'un pneu est effectué selon les étapes suivantes :

a) monter le pneu sur une jante d'essai et le gonfler à la pression prévue à la colonne III du tableau II, selon la pression maximale permise de gonflage indiquée à la colonne I;

b) laisser l'ensemble pneu et jante à une température de 38 °C ± 3 °C (100 °F ± 5 °F) pendant au moins trois heures, puis, immédiatement avant de procéder à l'essai, rectifier la pression de gonflage du pneu pour qu'elle corresponde à celle visée à l'alinéa a);

c) monter l'ensemble pneu et jante sur un essieu d'essai, en appliquant sur le pneu une force équivalant à 88 pour cent de la limite de charge nominale indiquée sur le flanc et en appuyant la bande de roulement contre une roue d'essai en acier à face plate d'un diamètre de 1 707,6 mm (67,23 po) et d'une largeur au moins égale à la grosseur du boudin du pneu;

(e) allowing the tire to cool to 38°C ± 3°C (100°F ± 5°F) and then, immediately before continuing the test, adjusting the inflation pressure of the tire to the pressure referred to in paragraph (a);

(f) running the tire with the force described in paragraph (c) applied to it for 30 minutes at each of the following test wheel speeds, namely, 121 km/h (75 m.p.h.), 129 km/h (80 m.p.h.) and 137 km/h (85 m.p.h.);

(g) measuring the inflation pressure of the tire immediately after running it for the total number of minutes required by paragraph (f); and

(h) deflating the tire, removing it from the rim after allowing it to cool and inspecting it for visible evidence of tread separation, sidewall separation, ply separation, cord separation, innerliner separation, bead separation, chunking, broken cords, cracking or open splice.

d) faire rouler le pneu pendant deux heures à la vitesse de la roue d'essai, laquelle doit être de 80 km/h (50 mi/h), en y appliquant la force visée à l'alinéa c);

e) laisser le pneu refroidir jusqu'à une température de 38 °C ± 3 °C (100 °F ± 5 °F), puis, immédiatement avant de continuer l'essai, rectifier la pression de gonflage du pneu pour qu'elle corresponde à celle visée à l'alinéa a);

f) faire rouler le pneu, en y appliquant la force visée à l'alinéa c), pendant 30 minutes à chacune des vitesses suivantes de la roue d'essai: 121 km/h (75 mi/h), 129 km/h (80 mi/h) et 137 km/h (85 mi/h);

g) mesurer la pression de gonflage du pneu immédiatement après l'avoir fait rouler pendant le nombre total de minutes exigé par l'alinéa f);

h) dégonfler le pneu, le retirer de la jante après l'avoir laissé refroidir et vérifier s'il présente des signes visibles de séparation de la bande de roulement, de séparation des flancs, de décollement entre nappes, de séparation des câblés, de séparation du calandrage intérieur, de séparation du talon, d'arrachement, de câblés rompus, de fissuration ou de séparation de soudure.

TABLE I

MINIMUM STATIC BREAKING ENERGY VALUES

PART A

Bias Ply Tires With Designated Section Width, as Marked on the Sidewalls, of 155 mm (6 in.) and Greater

Item	Column I Maximum Permissible Inflation Pressure	Column II Minimum Static Breaking Energy: Rayon Cord	Column III Minimum Static Breaking Energy: Nylon or Polyester Cord
1.	220 kPa (32 p.s.i.)	186 J (1,650 in.-lb.)	294 J (2,600 in.-lb.)
2.	240 kPa (35 p.s.i.)	186 J (1,650 in.-lb.)	294 J (2,600 in.-lb.)
3.	250 kPa (36 p.s.i.)	290 J (2,574 in.-lb.)	441 J (3,900 in.-lb.)
4.	275 kPa (40 p.s.i.)	373 J (3,300 in.-lb.)	588 J (5,200 in.-lb.)
5.	280 kPa (41 p.s.i.)	373 J (3,300 in.-lb.)	588 J (5,200 in.-lb.)
6.	300 kPa (44 p.s.i.)	186 J (1,650 in.-lb.)	294 J (2,600 in.-lb.)
7.	340 kPa (50 p.s.i.)	373 J (3,300 in.-lb.)	588 J (5,200 in.-lb.)

PART B

Bias Ply Tires with Designated Section Width, as Marked on the Sidewalls, of Less Than 155 mm (6 in.)

Item	Column I Maximum Permissible Inflation Pressure	Column II Minimum Static Breaking Energy: Rayon Cord	Column III Minimum Static Breaking Energy: Nylon or Polyester Cord
1.	220 kPa (32 p.s.i.)	113 J (1,000 in.-lb.)	220 J (1,950 in.-lb.)
2.	240 kPa (35 p.s.i.)	113 J (1,000 in.-lb.)	220 J (1,950 in.-lb.)

TABLEAU I

ÉNERGIE STATIQUE MINIMALE DE RUPTURE

PARTIE A

Pneus à carcasse diagonale Grosseur du boudin, telle qu'elle est indiquée sur les flancs, de 155 mm (6 po) ou plus

Article	Colonne I Pression maximale permise de gonflage	Colonne II Énergie statique minimale de rupture: câblé de rayonne	Colonne III Énergie statique minimale de rupture: câblé de nylon ou de polyester
1.	220 kPa (32 lb/po ²)	186 J (1 650 po-lb)	294 J (2 600 po-lb)
2.	240 kPa (35 lb/po ²)	186 J (1 650 po-lb)	294 J (2 600 po-lb)
3.	250 kPa (36 lb/po ²)	290 J (2 574 po-lb)	441 J (3 900 po-lb)
4.	275 kPa (40 lb/po ²)	373 J (3 300 po-lb)	588 J (5 200 po-lb)
5.	280 kPa (41 lb/po ²)	373 J (3 300 po-lb)	588 J (5 200 po-lb)
6.	300 kPa (44 lb/po ²)	186 J (1 650 po-lb)	294 J (2 600 po-lb)
7.	340 kPa (50 lb/po ²)	373 J (3 300 po-lb)	588 J (5 200 po-lb)

PARTIE B

Pneus à carcasse diagonale Grosseur du boudin, telle qu'elle est indiquée sur les flancs, inférieure à 155 mm (6 po)

Article	Colonne I Pression maximale permise de gonflage	Colonne II Énergie statique minimale de rupture: câblé de rayonne	Colonne III Énergie statique minimale de rupture: câblé de nylon ou de polyester
1.	220 kPa (32 lb/po ²)	113 J (1 000 po-lb)	220 J (1 950 po-lb)
2.	240 kPa (35 lb/po ²)	113 J (1 000 po-lb)	220 J (1 950 po-lb)

Item	Column I Maximum Permissible Inflation Pressure	Column II Minimum Static Breaking Energy: Rayon Cord	Column III Minimum Static Breaking Energy: Nylon or Polyester Cord
3.	250 kPa (36 p.s.i.)	212 J (1,875 in.-lb.)	330 J (2,925 in.-lb.)
4.	275 kPa (40 p.s.i.)	282 J (2,500 in.-lb.)	441 J (3,900 in.-lb.)
5.	280 kPa (41 p.s.i.)	282 J (2,500 in.-lb.)	441 J (3,900 in.-lb.)
6.	300 kPa (44 p.s.i.)	113 J (1,000 in.-lb.)	220 J (1,950 in.-lb.)
7.	340 kPa (50 p.s.i.)	282 J (2,500 in.-lb.)	441 J (3,900 in.-lb.)

Article	Colonne I Pression maximale permise de gonflage	Colonne II Énergie statique minimale de rupture: câblé de rayonne	Colonne III Énergie statique minimale de rupture: câblé de nylon ou de polyester
3.	250 kPa (36 lb/po ²)	212 J (1 875 po-lb)	330 J (2 925 po-lb)
4.	275 kPa (40 lb/po ²)	282 J (2 500 po-lb)	441 J (3 900 po-lb)
5.	280 kPa (41 lb/po ²)	282 J (2 500 po-lb)	441 J (3 900 po-lb)
6.	300 kPa (44 lb/po ²)	113 J (1 000 po-lb)	220 J (1 950 po-lb)
7.	340 kPa (50 lb/po ²)	282 J (2 500 po-lb)	441 J (3 900 po-lb)

PART C

Radial Ply Tires

Item	Column I Maximum Permissible Inflation Pressure	Column II Minimum Static Breaking Energy: Size Designation of under 160 mm	Column III Minimum Static Breaking Energy: Size Designation of 160 mm or more
1.	220 kPa (32 p.s.i.)	220 J (1,950 in.-lb.)	294 J (2,600 in.-lb.)
2.	240 kPa (35 p.s.i.)	220 J (1,950 in.-lb.)	294 J (2,600 in.-lb.)
3.	250 kPa (36 p.s.i.)	330 J (2,925 in.-lb.)	441 J (3,900 in.-lb.)
4.	275 kPa (40 p.s.i.)	441 J (3,900 in.-lb.)	588 J (5,200 in.-lb.)
5.	280 kPa (41 p.s.i.)	441 J (3,900 in.-lb.)	588 J (5,200 in.-lb.)
6.	290 kPa (42 p.s.i.)*	220 J (1,950 in.-lb.)	294 J (2,600 in.-lb.)
7.	300 kPa (44 p.s.i.)	220 J (1,950 in.-lb.)	294 J (2,600 in.-lb.)
8.	330 kPa (48 p.s.i.)*	441 J (3,900 in.-lb.)	588 J (5,200 in.-lb.)
9.	340 kPa (50 p.s.i.)	441 J (3,900 in.-lb.)	588 J (5,200 in.-lb.)
10.	350 kPa (51 p.s.i.)*	220 J (1,950 in.-lb.)	294 J (2,600 in.-lb.)
11.	390 kPa (57 p.s.i.)*	441 J (3,900 in.-lb.)	588 J (5,200 in.-lb.)

* For CT tires only

PARTIE C

Pneus à carcasse radiale

Article	Colonne I Pression maximale permise de gonflage	Colonne II Énergie statique minimale de rupture: dimension inférieure à 160 mm	Colonne III Énergie statique minimale de rupture: dimension de 160 mm ou plus
1.	220 kPa (32 lb/po ²)	220 J (1 950 po-lb)	294 J (2 600 po-lb)
2.	240 kPa (35 lb/po ²)	220 J (1 950 po-lb)	294 J (2 600 po-lb)
3.	250 kPa (36 lb/po ²)	330 J (2 925 po-lb)	441 J (3 900 po-lb)
4.	275 kPa (40 lb/po ²)	441 J (3 900 po-lb)	588 J (5 200 po-lb)
5.	280 kPa (41 lb/po ²)	441 J (3 900 po-lb)	588 J (5 200 po-lb)
6.	290 kPa (42 lb/po ²)*	220 J (1 950 po-lb)	294 J (2 600 po-lb)
7.	300 kPa (44 lb/po ²)	220 J (1 950 po-lb)	294 J (2 600 po-lb)
8.	330 kPa (48 lb/po ²)*	441 J (3 900 po-lb)	588 J (5 200 po-lb)
9.	340 kPa (50 lb/po ²)	441 J (3 900 po-lb)	588 J (5 200 po-lb)
10.	350 kPa (51 lb/po ²)*	220 J (1 950 po-lb)	294 J (2 600 po-lb)
11.	390 kPa (57 lb/po ²)*	441 J (3 900 po-lb)	588 J (5 200 po-lb)

* Pour les pneus anti-affaissement seulement

PART D

Tires with 415 kPa (60 p.s.i.) Maximum Permissible Inflation Pressure and Maximum Load Rating of 400 kg (880 lb.) and More

Item	Column I Maximum Permissible Inflation Pressure	Column II Minimum Static Breaking Energy: Rayon Cord	Column III Minimum Static Breaking Energy: Nylon or Polyester Cord
1.	415 kPa (60 p.s.i.)	186 J (1,650 in.-lb.)	294 J (2,600 in.-lb.)

PARTIE D

Pneus dont la pression maximale permise de gonflage est de 415 kPa (60 lb/po²) et la limite de charge nominale de 400 kg (880 lb) ou plus

Article	Colonne I Pression maximale permise de gonflage	Colonne II Énergie statique minimale de rupture: câblé de rayonne	Colonne III Énergie statique minimale de rupture: câblé de nylon ou de polyester
1.	415 kPa (60 lb/po ²)	186 J (1 650 po-lb)	294 J (2 600 po-lb)

PART E

Tires with 415 kPa (60 p.s.i.) Maximum Permissible Inflation Pressure and Maximum Load Rating of Less than 400 kg (880 lb.)

Item	Column I Maximum Permissible Inflation Pressure	Column II Minimum Static Breaking Energy: Rayon Cord	Column III Minimum Static Breaking Energy: Nylon or Polyester Cord
1.	415 kPa (60 p.s.i.)	113 J (1,000 in.-lb.)	220 J (1,950 in.-lb.)

TABLE II

TEST INFLATION PRESSURE

Item	Column I Maximum Permissible Inflation Pressure	Column II Pressure to Be Used for: — Test for Physical Dimensions — Bead Unseating Resistance Test — Strength Test — Endurance Test	Column III Pressure to Be Used for High Speed Performance Test
1.	220 kPa (32 p.s.i.)	165 kPa (24 p.s.i.)	205 kPa (30 p.s.i.)
2.	240 kPa (35 p.s.i.)	180 kPa (26 p.s.i.)	220 kPa (32 p.s.i.)
3.	250 kPa (36 p.s.i.)	195 kPa (28 p.s.i.)	235 kPa (34 p.s.i.)
4.	275 kPa (40 p.s.i.)	220 kPa (32 p.s.i.)	260 kPa (38 p.s.i.)
5.	280 kPa (41 p.s.i.)	220 kPa (32 p.s.i.)	260 kPa (38 p.s.i.)
6.	290 kPa (42 p.s.i.)*	230 kPa (33 p.s.i.)	270 kPa (39 p.s.i.)
7.	300 kPa (44 p.s.i.)	180 kPa (26 p.s.i.)	220 kPa (32 p.s.i.)
8.	330 kPa (48 p.s.i.)*	270 kPa (39 p.s.i.)	310 kPa (45 p.s.i.)
9.	340 kPa (50 p.s.i.)	220 kPa (32 p.s.i.)	260 kPa (38 p.s.i.)
10.	350 kPa (51 p.s.i.)*	230 kPa (33 p.s.i.)	270 kPa (39 p.s.i.)
10.1	350 kPa (51 p.s.i.)	180 kPa (26 p.s.i.)	220 kPa (32 p.s.i.)
11.	390 kPa (57 p.s.i.)*	270 kPa (39 p.s.i.)	310 kPa (45 p.s.i.)
12.	415 kPa (60 p.s.i.)	360 kPa (52 p.s.i.)	400 kPa (58 p.s.i.)

* For CT tires only

PARTIE E

Pneus dont la pression maximale permise de gonflage est de 415 kPa (60 lb/po²) et la limite de charge nominale inférieure à 400 kg (880 lb)

Article	Colonne I Pression maximale permise de gonflage	Colonne II Énergie statique minimale de rupture: câblé de rayon	Colonne III Énergie statique minimale de rupture: câblé de nylon ou de polyester
1.	415 kPa (60 lb/po ²)	113 J (1 000 po-lb)	220 J (1 950 po-lb)

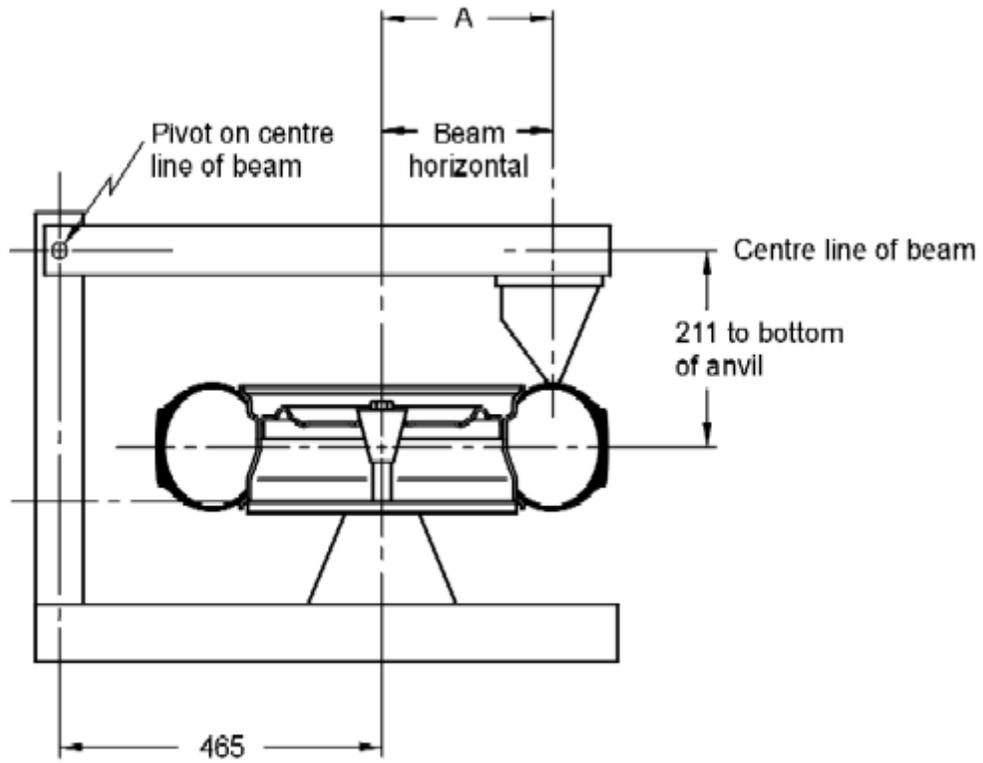
TABEAU II

PRESSION DE GONFLAGE POUR LES ESSAIS

Article	Colonne I Pression maximale permise de gonflage	Colonne II Pression à utiliser pour : — l'essai relatif aux dimensions — l'essai de résistance au décrochage du talon — l'essai de résistance — l'essai d'endurance	Colonne III Pression à utiliser pour l'essai de comportement à haute vitesse
1.	220 kPa (32 lb/po ²)	165 kPa (24 lb/po ²)	205 kPa (30 lb/po ²)
2.	240 kPa (35 lb/po ²)	180 kPa (26 lb/po ²)	220 kPa (32 lb/po ²)
3.	250 kPa (36 lb/po ²)	195 kPa (28 lb/po ²)	235 kPa (34 lb/po ²)
4.	275 kPa (40 lb/po ²)	220 kPa (32 lb/po ²)	260 kPa (38 lb/po ²)
5.	280 kPa (41 lb/po ²)	220 kPa (32 lb/po ²)	260 kPa (38 lb/po ²)
6.	290 kPa (42 lb/po ²)*	230 kPa (33 lb/po ²)	270 kPa (39 lb/po ²)
7.	300 kPa (44 lb/po ²)	180 kPa (26 lb/po ²)	220 kPa (32 lb/po ²)
8.	330 kPa (48 lb/po ²)*	270 kPa (39 lb/po ²)	310 kPa (45 lb/po ²)
9.	340 kPa (50 lb/po ²)	220 kPa (32 lb/po ²)	260 kPa (38 lb/po ²)
10.	350 kPa (51 lb/po ²)*	230 kPa (33 lb/po ²)	270 kPa (39 lb/po ²)
10.1	350 kPa (51 lb/po ²)	180 kPa (26 lb/po ²)	220 kPa (32 lb/po ²)
11.	390 kPa (57 lb/po ²)*	270 kPa (39 lb/po ²)	310 kPa (45 lb/po ²)
12.	415 kPa (60 lb/po ²)	360 kPa (52 lb/po ²)	400 kPa (58 lb/po ²)

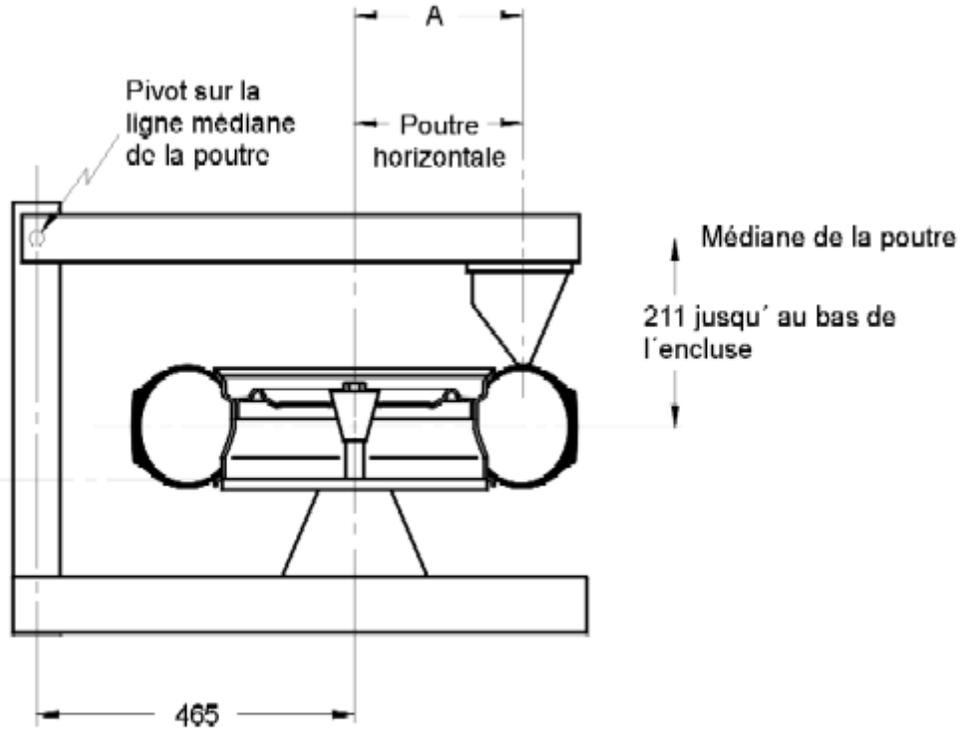
* Pour les pneus anti-affaissement seulement

FIGURE 1 — BEAD UNSEATING FIXTURE



- Notes:
1. Dimensions in mm
 2. Not to scale

FIGURE 1 — APPAREIL DE DÉCROCHAGE DU TALON



Remarques :
 1. Dimensions en mm
 2. Pas à l'échelle

Wheel Size	DIMENSION "A"			
	For tires with a maximum permissible inflation pressure of other than 415 kPa (60 p.s.i.)		For tires with a maximum permissible inflation pressure of 415 kPa (60 p.s.i.)	
	In Millimetres	In Inches	In Millimetres	In Inches
19 in.	330	13.0	305	12.0
18 in.	318	12.5	290	11.4
17 in.	305	12.0	269	10.6
16 in.	292	11.5	251	9.9
15 in.	279	11.0	239	9.4
14 in.	267	10.5	226	8.9
13 in.	254	10.0	213	8.4
12 in.	241	9.5	201	7.9
11 in.	229	9.0	188	7.4
10 in.	216	8.5	175	6.9
500 mm*	311	12.25		
475 mm*	298	11.75		
450 mm*	286	11.25		
425 mm*	273	10.75		

	DIMENSION "A"			
Wheel Size	For tires with a maximum permissible inflation pressure of other than 415 kPa (60 p.s.i.)		For tires with a maximum permissible inflation pressure of 415 kPa (60 p.s.i.)	
	In Millimetres	In Inches	In Millimetres	In Inches
415 mm	292	11.5		
400 mm*	260	10.25		
390 mm	279	11.0		
370 mm	254	10.0		
365 mm	248	9.75		
345 mm	239	9.25		
340 mm	229	9.0		
320 mm	216	8.5		

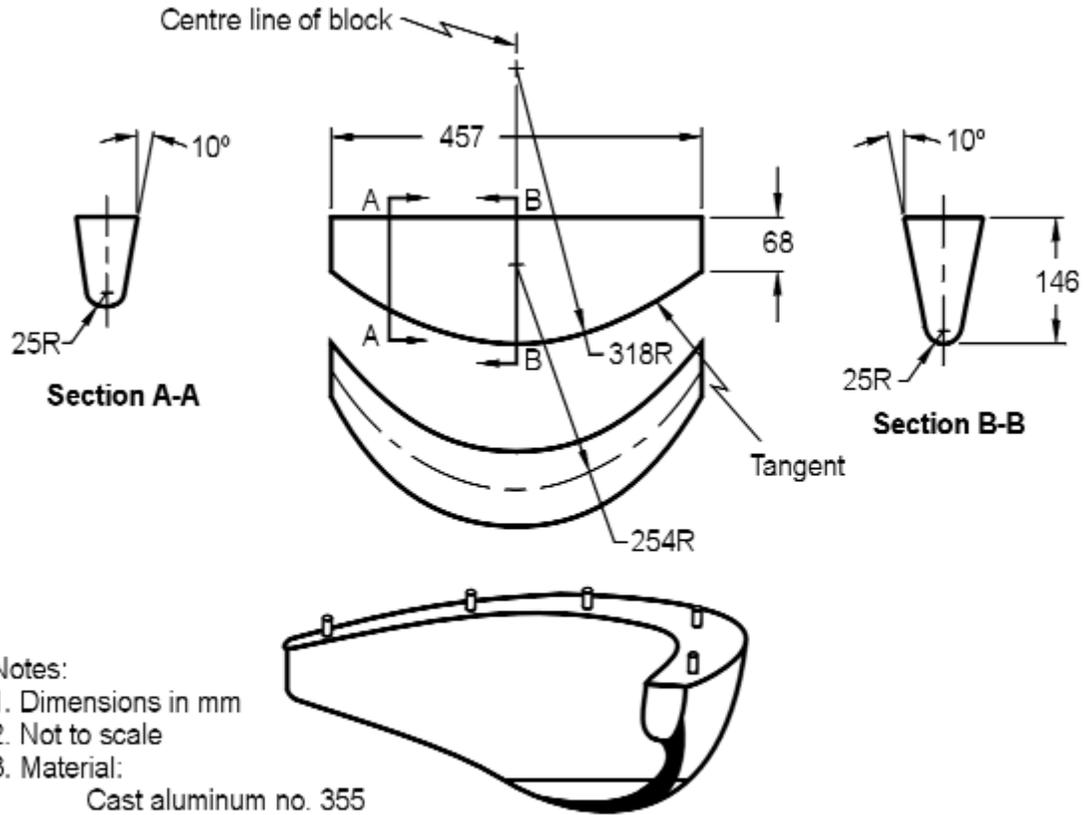
* For CT tires only

	DIMENSION "A"			
Dimension de la roue	Si la pression maximale permise de gonflage n'est pas de 415 kPa (60 lb/po ²)		Si la pression maximale permise de gonflage est de 415 kPa (60 lb/po ²)	
	millimètres	pouces	millimètres	pouces
19 po	330	13,0	305	12,0
18 po	318	12,5	290	11,4
17 po	305	12,0	269	10,6
16 po	292	11,5	251	9,9
15 in.	279	11,0	239	9,4
14 po	267	10,5	226	8,9
13 po	254	10,0	213	8,4
12 po	241	9,5	201	7,9
11 in.	229	9,0	188	7,4
10 po	216	8,5	175	6,9
500 mm*	311	12,25		
475 mm*	298	11,75		
450 mm*	286	11,25		
425 mm*	273	10,75		
415 mm	292	11,5		
400 mm*	260	10,25		
390 mm	279	11,0		
370 mm	254	10,0		
365 mm	248	9,75		
345 mm	239	9,25		
340 mm	229	9,0		
320 mm	216	8,5		

* Pour les pneus anti-affaissement seulement

FIGURE 2 — BEAD UNSEATING BLOCK

For tires with a maximum permissible inflation pressure of other than 415 kPa (60 p.s.i.)

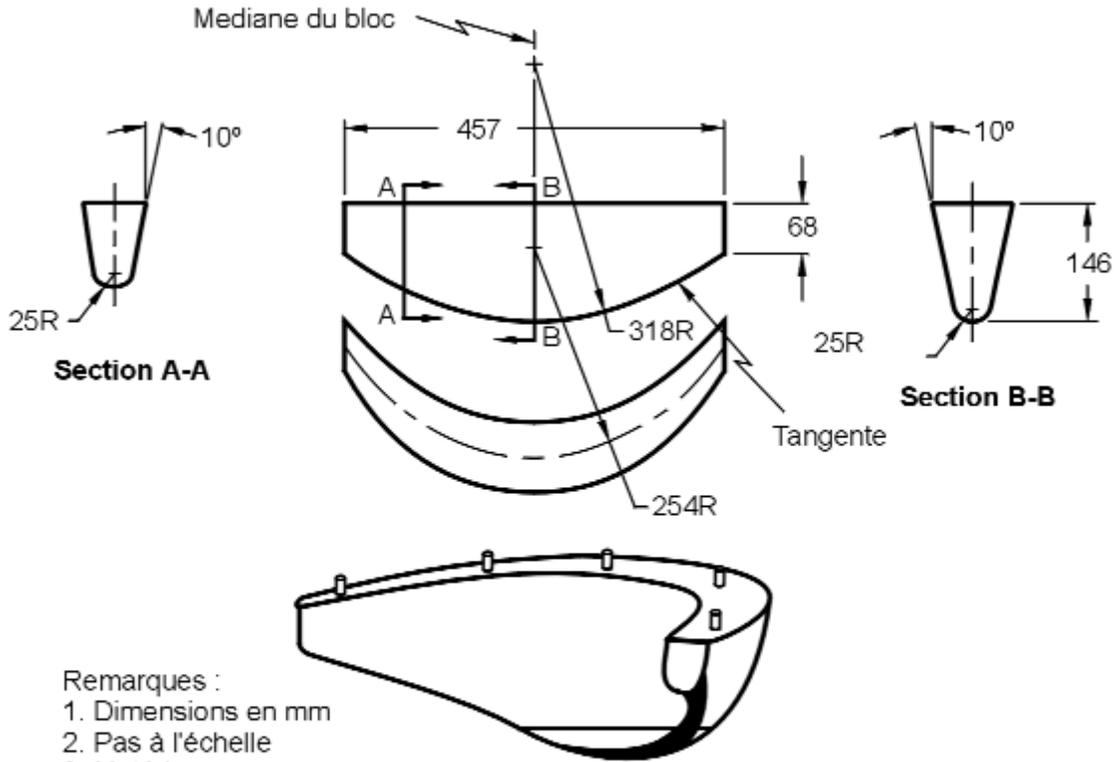


Notes:

1. Dimensions in mm
2. Not to scale
3. Material:
 - Cast aluminum no. 355
 - T-6 condition
 - Finish 50 microinches
4. For tires with a maximum permissible inflation of other than 415 kPa (60 p.s.i.)

FIGURE 2 — BLOC DE DÉCROCHAGE DU TALON

Si la pression maximale permise de gonflage n'est pas de 415 kPa (60 lb/po²)



Remarques :

1. Dimensions en mm
2. Pas à l'échelle
3. Matériau :

Aluminium coule 355

Condition T-6

Fini 50 micropouces

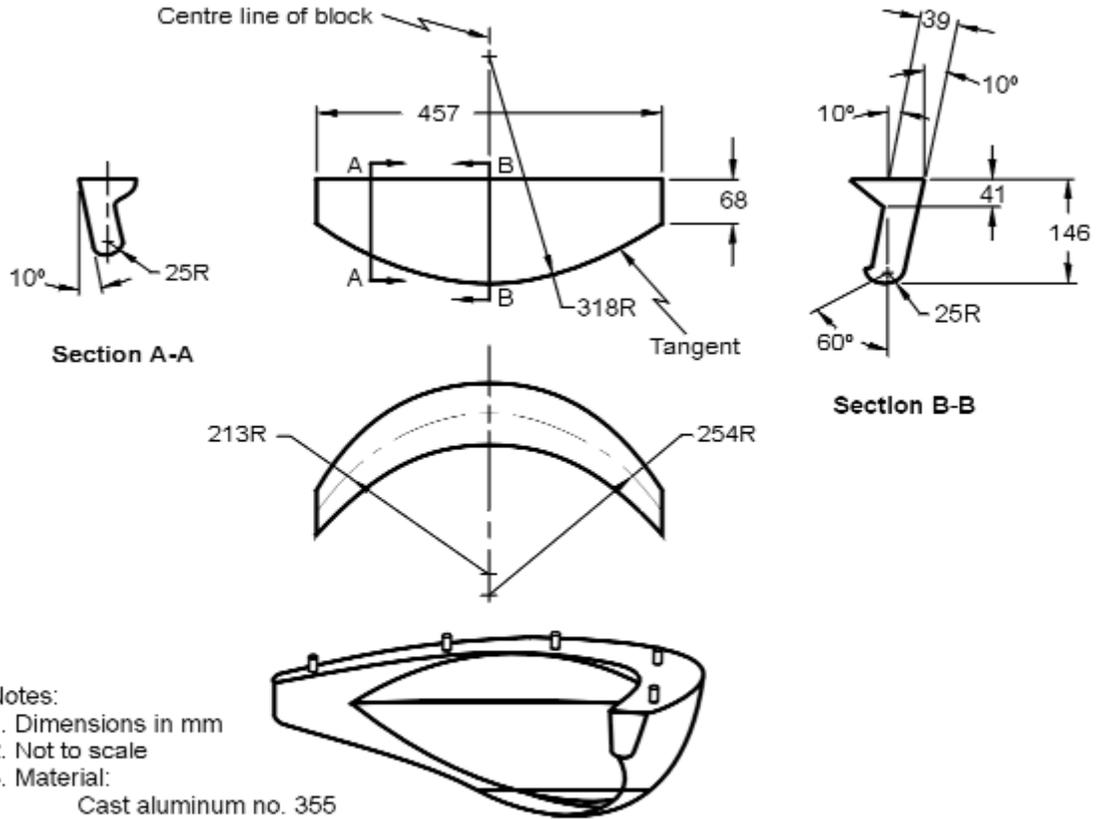
4. Si la pression maximale permise de gonflage n'est pas de 415 kPa (60 lb/po)

Equivalent Dimensions	
In Millimetres	In Inches
25	1.0
68	2.67
146	5.75
254	10.0
318	12.5
457	18.0

Dimensions équivalentes	
millimètres	pouces
25	1,0
68	2,67
146	5,75
254	10,0
318	12,5
457	18,0

FIGURE 3 — BEAD UNSEATING BLOCK

For tires with a maximum permissible inflation pressure of 415 kPa (60 p.s.i.)

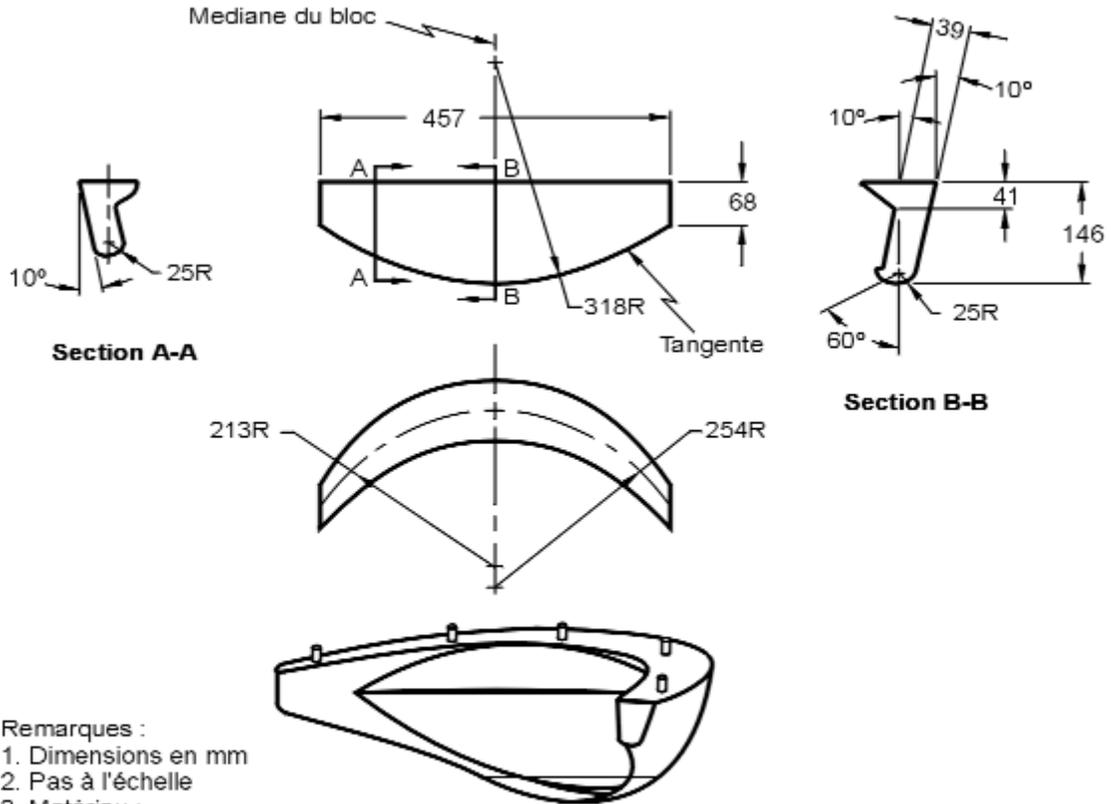


Notes:

1. Dimensions in mm
2. Not to scale
3. Material:
Cast aluminum no. 355
T-6 condition
Finish 50 microinches
4. For tires with a maximum permissible inflation pressure of 415 kPa (60 p.s.i.)

FIGURE 3 — BLOC DE DÉCROCHAGE DU TALON

Si la pression maximale permise de gonflage est de 415 kPa (60 lb/po²)



- Remarques :
1. Dimensions en mm
 2. Pas à l'échelle
 3. Matériau :
Aluminium coule 355
Condition T-6
Fini 50 micropouces
 4. Si la pression maximale permise de gonflage est de 415 kPa (60 lb/po²)

Equivalent Dimensions	
In Millimetres	In Inches
25	1.0
39	1.53
41	1.62
68	2.67
146	5.75
213	8.375
254	10.0
457	18.0

Dimensions équivalentes	
millimètres	pouces
25	1,0
39	1,53
41	1,62
68	2,67
146	5,75
213	8,375
254	10,0
457	18,0

SCHEDULE V

(Section 3, subsection 6(2) and paragraph 14(1)(a))

SAFETY STANDARD 119 FOR CERTAIN TIRES OTHER THAN PASSENGER CAR TIRES

GENERAL

1. (1) Every tire of a particular size designation and type shall
 - (a) be designed to fit each rim specified for a tire of that size designation and type in a tire and rim document;
 - (b) have load ratings and corresponding tire inflation pressures for a tire of that size designation and type as specified in a tire and rim document; and
 - (c) subject to subsection (2), have a maximum load rating that is not less than the maximum load rating specified for a tire of that size designation and type in a tire and rim document.

(2) Where publication referred to in subsection 7(2) of these Regulations sets out more than one maximum load rating for a tire of a particular size designation and type, the required maximum load rating shall not be less than the lowest of the maximum load ratings set out in the publication.

TREAD WEAR INDICATORS

2. (1) Subject to subsection (3), every tire that has a rim diameter of 304.8 mm (12 in.) or more shall incorporate at least six treadwear indicators, spaced approximately equally around the circumference of the tire, in such a manner that the indicators will provide visible indication where the tire has worn to a tread depth of 1.6 mm (1/16 in.).

(2) Subject to subsection (3), every tire that has a rim diameter of less than 304.8 mm (12 in.) shall incorporate at least three treadwear indicators, spaced approximately equally around the circumference of the tire, in such a manner that the indicators will provide visible indication where the tire has worn to a tread depth of 1.6 mm (1/16 in.).

(3) Every motorcycle tire shall incorporate at least three treadwear indicators, spaced approximately equally around the circumference of the tire, in such a manner that the indicators will provide visible indication where the tire has worn to a tread depth of 0.8 mm (1/32 in.).

RULES RESPECTING TESTING

3. For the purpose of testing, in accordance with subsections 5(2), 6(2) and 7(2), the strength, endurance and high speed performance of a tire, a new tire shall be used for each test.

4. Before being subjected to the tire endurance test set out in subsection 6(2) or the high speed performance test set out in subsection 7(2), a tire of a particular size designation and type shall have no visible evidence of tread separation, sidewall separation, ply separation, cord separation, innerliner separation, bead separation, chunking, broken cords, cracking or open splices.

ANNEXE V

(article 3, paragraphe 6(2) et alinéa 14(1)(a))

NORME DE SÉCURITÉ 119 POUR CERTAINS PNEUS AUTRES QUE CEUX POUR VOITURES DE TOURISME

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. (1) Chaque pneu de dimensions et d'un type donnés doit :
 - a) être conçu pour être monté sur chaque jante prévue pour un pneu de ces dimensions et de ce type dans un document relatif aux pneus et aux jantes;
 - b) avoir les charges nominales et les pressions de gonflage correspondantes qui sont prévues pour un pneu de ces dimensions et de ce type dans un document relatif aux pneus et aux jantes;
 - c) sous réserve du paragraphe (2), avoir une limite de charge nominale au moins égale à celle indiquée pour un pneu de ces dimensions et de ce type dans un document relatif aux pneus et aux jantes.

(2) Lorsqu'une publication visée au paragraphe 7(2) du présent règlement précise, pour un pneu de dimensions et d'un type donnés, plus d'une limite de charge nominale, la limite de charge nominale à retenir doit être au moins égale à la plus faible de ces limites.

INDICATEURS D'USURE

2. (1) Sous réserve du paragraphe (3), tout pneu dont le diamètre de jante est égal ou supérieur à 304,8 mm (12 po) doit porter sur son pourtour, à intervalles sensiblement égaux, au moins six indicateurs d'usure de la bande de roulement qui donnent une indication visuelle de l'usure de la bande de roulement lorsque son épaisseur n'est plus que de 1,6 mm (1/16 po).

(2) Sous réserve du paragraphe (3), tout pneu dont le diamètre de jante est inférieur à 304,8 mm (12 po) doit porter sur son pourtour, à intervalles sensiblement égaux, au moins trois indicateurs d'usure de la bande de roulement qui donnent une indication visuelle de l'usure de la bande de roulement lorsque son épaisseur n'est plus que de 1,6 mm (1/16 po).

(3) Tout pneu de motocyclette doit porter sur son pourtour, à intervalles sensiblement égaux, au moins trois indicateurs d'usure de la bande de roulement qui donnent une indication visuelle de l'usure de la bande de roulement lorsque son épaisseur n'est plus que de 0,8 mm (1/32 po).

RÈGLES APPLICABLES AUX ESSAIS

3. Aux fins des essais de résistance, d'endurance et de comportement à haute vitesse visés aux paragraphes 5(2), 6(2) et 7(2) respectivement, un pneu neuf doit être utilisé pour chaque essai.

4. Avant d'être soumis à l'essai d'endurance visé au paragraphe 6(2) ou à l'essai de comportement à haute vitesse visé au paragraphe 7(2), un pneu de dimensions et d'un type donnés doit ne présenter aucun signe visible de séparation de la bande de roulement, de séparation des flancs, de décollement entre nappes, de séparation des câblés, de séparation du calandrage intérieur, de séparation du talon, d'arrachement, de câblés rompus, de fissuration ou de séparation de soudure.

TIRE STRENGTH

5. (1) Where a tire is tested for strength in accordance with subsection (2), the tire shall meet the applicable minimum static breaking energy values set out in Table I.

(2) The strength of a tire shall be tested by

(a) mounting the tire on a test rim and inflating it to the inflation pressure corresponding to the maximum single load as moulded onto or into the tire or, where both a maximum dual load and a maximum single load are marked on the tire, corresponding to the maximum dual load so marked;

(b) conditioning the assembled tire and rim at room temperature for at least three hours and then adjusting the inflation pressure of the conditioned tire to the tire inflation pressure referred to in paragraph (a);

(c) forcing, at a rate of 50.8 mm/min (2 in./min) perpendicularly into a test point located on a tread rib of the tire that is as near to the centreline of the tread as possible, a cylindrical steel plunger that has a hemispherical end and has a diameter specified in Table I for that class of tire;

(d) recording the force that was applied to the cylindrical steel plunger and the distance it moved from the point at which the pressure was applied to the point it reached either immediately before puncturing the tire or immediately before reaching the rim if the tire was not punctured,

(i) at five test points equally spaced around the circumference of the tire, where the tire is designed to fit a rim having a diameter greater than 304.8 mm (12 in.), or

(ii) at three test points equally spaced around the circumference of the tire, where the tire is designed to fit a rim having a diameter of 304.8 mm (12 in.) or less;

(e) computing the static breaking energy values at each test point at which the cylindrical steel plunger was forced into the tread rib by using the force and distance values recorded pursuant to paragraph (d) in the formula

$$W = \frac{F \times D}{2}$$

where

W is the static breaking energy, expressed in joules (inch-pounds),

F is the force, expressed in newtons (pounds), and

D is the distance, expressed in metres (inches); and

(f) determining the static breaking energy value for the tire by computing the average of the values obtained pursuant to paragraph (e).

TIRE ENDURANCE

6. (1) Where a tire is tested for endurance in accordance with subsection (2), the tire shall

(a) at the end of the test, have

RÉSISTANCE DES PNEUS

5. (1) Le pneu qui est soumis à l'essai de résistance visé au paragraphe (2) doit présenter les valeurs d'énergie statique minimale de rupture prévues au tableau I.

(2) L'essai de résistance d'un pneu est effectué selon les étapes suivantes :

a) monter le pneu sur une jante d'essai et le gonfler à la pression de gonflage inscrite sur le pneu pour la limite de charge nominale simple ou, si le pneu porte à la fois une limite de charge nominale simple et une limite de charge nominale double, à la pression indiquée sur le pneu pour la limite de charge nominale double;

b) laisser l'ensemble pneu et jante à la température ambiante pendant au moins trois heures, puis rectifier la pression de gonflage pour qu'elle corresponde à celle prévue à l'alinéa a);

c) enfoncer perpendiculairement, à une vitesse de 50,8 mm/min (2 po/min), à un point d'essai situé sur la nervure de la bande de roulement, le plus près possible de la ligne médiane de la bande de roulement, un mandrin cylindrique en acier ayant une extrémité hémisphérique et dont le diamètre est précisé au tableau I, selon la catégorie de pneu;

d) consigner la force appliquée sur le mandrin et la distance parcourue à partir du point auquel la pression a été appliquée jusqu'au point atteint par le mandrin juste avant de percer le pneu ou juste avant d'atteindre la jante, si le pneu n'est pas percé :

(i) à cinq points d'essai équidistants répartis sur la circonférence du pneu, s'il s'agit d'un pneu conçu pour être monté sur une jante dont le diamètre est supérieur à 304,8 mm (12 po),

(ii) à trois points d'essai équidistants répartis sur la circonférence du pneu, s'il s'agit d'un pneu conçu pour être monté sur une jante dont le diamètre est égal ou inférieur à 304,8 mm (12 po);

e) calculer l'énergie statique minimale de rupture à chacun des points d'essai où le mandrin a été enfoncé au moyen de la formule suivante, en utilisant comme valeurs pour la force et pour la distance celles relevées conformément à l'alinéa d) :

$$W = \frac{F \times D}{2}$$

où :

W représente l'énergie statique de rupture en joules (pouces-livres),

F la force en newtons (livres)

D la distance en mètres (pouces);

f) déterminer l'énergie statique minimale de rupture pour le pneu en calculant la moyenne des valeurs obtenues selon l'alinéa e).

ENDURANCE DES PNEUS

6. (1) Le pneu qui est soumis à l'essai d'endurance visé au paragraphe (2) doit :

a) à la fin de l'essai :

(i) ne présenter aucun signe visible de séparation de la bande de roulement, de séparation des flancs, de décollement entre

- (i) no visible evidence of tread separation, sidewall separation, ply separation, cord separation, innerliner separation, bead separation, chunking, broken cords, cracking or open splices, and
 - (ii) a tire inflation pressure that is not less than the tire inflation pressure at the beginning of the test; and
- (b) meet the applicable requirements for endurance set out in subsection (2) where tested on a test wheel either alone or simultaneously with up to five other tires.
- (2) The tire endurance test shall be performed by
- (a) mounting the tire on a test rim and inflating it to the inflation pressure corresponding to the maximum single load rating as marked on the sidewall;
 - (b) conditioning the assembled tire and rim at $38^{\circ}\text{C} \pm 3^{\circ}\text{C}$ ($100^{\circ}\text{F} \pm 5^{\circ}\text{F}$) for at least three hours and then adjusting the inflation pressure of the conditioned tire to that referred to in paragraph (a);
 - (c) mounting the assembled tire and rim on a test axle and pressing the tread of the tire against a flat-faced steel test wheel that is 1 707.6 mm (67.23 in.) in diameter and at least as wide as the section width of the tire;
 - (d) maintaining the air surrounding the test area at $38^{\circ}\text{C} \pm 3^{\circ}\text{C}$ ($100^{\circ}\text{F} \pm 5^{\circ}\text{F}$);
 - (e) running the tire for periods of 7 hours, 16 hours and 24 hours, under the test load and at the test wheel speed for the particular period as specified in Table II, without any adjustment to the inflation pressure of the tire;
 - (f) measuring the inflation pressure of the tire immediately after running it for the total number of hours required by paragraph (e); and
 - (g) deflating the tire, removing it from the rim after allowing it to cool and inspecting it for visible evidence of tread separation, sidewall separation, ply separation, cord separation, innerliner separation, bead separation, chunking, broken cords, cracking or open splices.

HIGH SPEED PERFORMANCE

7. (1) Where a motorcycle tire or a tire that is designed to fit a rim having a diameter of 368.3 mm (14.5 in.) or less and that has a load range designation of “A”, “B”, “C” or “D” moulded into or onto the sidewalls in accordance with subparagraph 10(1)(a)(viii) of these Regulations, other than a tire having a speed restriction of 88.5 km/h (55 m.p.h.) or less moulded into or onto the sidewalls in accordance with subparagraph 10(1)(a)(iii) of these Regulations, is subjected to the high speed performance test in accordance with subsection (2), the tire shall

- (a) at the end of the test, have
 - (i) no visible evidence of tread separation, sidewall separation, ply separation, cord separation, innerliner separation, bead separation, chunking, broken cords, cracking or open splices, and
 - (ii) a tire inflation pressure that is not less than the tire inflation pressure at the beginning of the test; and

nappes, de séparation des câblés, de séparation du calandrage intérieur, de séparation du talon, d’arrachement, de câblés rompus, de fissuration ou de séparation de soudure,

- (ii) avoir une pression de gonflage au moins égale à celle qu’il avait au début de l’essai;

b) satisfaire aux exigences d’endurance applicables qui sont prévues au paragraphe (2) lorsqu’il est mis à l’essai sur une roue d’essai soit seul, soit simultanément avec au plus cinq autres pneus.

(2) L’essai d’endurance d’un pneu est effectué selon les étapes suivantes :

- a) monter le pneu sur une jante d’essai et le gonfler à la pression de gonflage indiquée sur son flanc pour la limite de charge nominale simple;
- b) laisser l’ensemble pneu et jante à une température de $38^{\circ}\text{C} \pm 3^{\circ}\text{C}$ ($100^{\circ}\text{F} \pm 5^{\circ}\text{F}$) pendant au moins trois heures, puis rectifier la pression de gonflage pour qu’elle corresponde à celle prévue à l’alinéa a);
- c) monter l’ensemble pneu et jante sur un essieu d’essai et appuyer la bande de roulement du pneu contre une roue d’essai en acier à face plate d’un diamètre de 1 707,6 mm (67,23 po) et d’une largeur au moins égale à la grosseur du boudin du pneu;
- d) maintenir la température de l’air à $38^{\circ}\text{C} \pm 3^{\circ}\text{C}$ ($100^{\circ}\text{F} \pm 5^{\circ}\text{F}$);
- e) sans rectifier la pression de gonflage, faire rouler le pneu pendant 7 heures, 16 heures et 24 heures à la charge d’essai et à la vitesse de la roue d’essai prévues pour chaque période au tableau II;
- f) mesurer la pression de gonflage du pneu immédiatement après avoir fait rouler le pneu pendant le nombre total d’heures exigé par l’alinéa e);
- g) dégonfler le pneu, le retirer de la jante après l’avoir laissé refroidir et vérifier s’il présente des signes visibles de séparation de la bande de roulement, de séparation des flancs, de décollement entre nappes, de séparation des câblés, de séparation du calandrage intérieur, de séparation du talon, d’arrachement, de câblés rompus, de fissuration ou de séparation de soudure.

COMPORTEMENT À HAUTE VITESSE

7. (1) Lorsque le pneu de motocyclette ou le pneu conçu pour être monté sur une jante dont le diamètre est égal ou inférieur à 368,3 mm (14,5 po) et qui porte sur ses flancs la lettre A, B, C ou D, désignant la limite de charge, inscrite conformément au sous-alinéa 10(1)(a)(viii) du présent règlement, à l’exception du pneu soumis à une limite de vitesse de 88,5 km/h (55 mi/h) ou moins inscrite sur ses flancs conformément au sous-alinéa 10(1)(a)(iii) du présent règlement, est soumis à l’essai de comportement à haute vitesse visé au paragraphe (2), il doit :

- a) à la fin de l’essai :
 - (i) ne présenter aucun signe visible de séparation de la bande de roulement, de séparation des flancs, de décollement entre nappes, de séparation des câblés, de séparation du calandrage intérieur, de séparation du talon, d’arrachement, de câblés rompus, de fissuration ou de séparation de soudure,

(b) meet the requirement of the high speed performance test referred to in subsection (2) where tested on a test wheel alone or simultaneously with not more than five other tires.

(2) The high speed performance test shall be performed by

(a) mounting the tire on a test rim and inflating it to the inflation pressure corresponding to the maximum single load rating as marked on the sidewall;

(b) conditioning the assembled tire and rim at 38°C ± 3°C (100°F ± 5°F) for at least three hours and then adjusting the inflation pressure of the conditioned tire to that referred to in paragraph (a);

(c) mounting the assembled tire and rim on a test axle and applying a force on the tire of 88 per cent of the maximum single load rating as marked on the sidewall and pressing the tread of the tire against a flat-faced steel test wheel 1 707.6 mm (67.23 in.) in diameter and at least as wide as the section width of the tire;

(d) running the tire for two hours at a test wheel speed of 80 km/h (50 m.p.h.) with the force described in paragraph (c) applied to it;

(e) allowing the tire to cool to 38°C ± 3°C (100°F ± 5°F) and then adjusting the inflation pressure of the tire to that referred to in paragraph (a);

(f) running the tire, with the force described in paragraph (c) applied to it, for 30 minutes at each of the following test wheel speeds, namely, 121 km/h (75 m.p.h.), 129 km/h (80 m.p.h.) and 137 km/h (85 m.p.h.);

(g) measuring the inflation pressure of the tire immediately after running it for the total number of minutes required by paragraph (f); and

(h) deflating the tire, removing it from the rim after allowing it to cool and inspecting it for visible evidence of tread separation, sidewall separation, ply separation, cord separation, innerliner separation, bead separation, chunking, broken cords, cracking or open splices.

(ii) avoir une pression de gonflage au moins égale à celle qu'il avait au début de l'essai;

b) satisfaire aux exigences de l'essai de comportement à haute vitesse visé au paragraphe (2) lorsqu'il est mis à l'essai soit seul, soit simultanément avec au plus cinq autres pneus.

(2) L'essai de comportement à haute vitesse d'un pneu est effectué selon les étapes suivantes :

a) monter le pneu sur une jante d'essai et le gonfler à la pression de gonflage indiquée sur son flanc pour la limite de charge nominale simple;

b) laisser l'ensemble pneu et jante à une température de 38 °C ± 3 °C (100 °F ± 5 °F) pendant au moins trois heures, puis rectifier la pression de gonflage pour qu'elle corresponde à celle prévue à l'alinéa a);

c) monter l'ensemble pneu et jante sur un essieu d'essai et, en appliquant sur le pneu une force équivalente à 88 pour cent de la limite de charge nominale simple indiquée sur son flanc, appuyer la bande de roulement du pneu contre une roue d'essai en acier à face plate d'un diamètre de 1 707,6 mm (67,23 po) et d'une largeur au moins égale à la grosseur du boudin du pneu;

d) faire rouler le pneu pendant deux heures à la vitesse de la roue d'essai, laquelle doit être de 80 km/h (50 mi/h), en y appliquant la force visée à l'alinéa c);

e) laisser le pneu refroidir jusqu'à une température de 38 °C ± 3 °C (100 °F ± 5 °F), puis rectifier la pression de gonflage pour qu'elle corresponde à celle prévue à l'alinéa a);

f) faire rouler le pneu, en y appliquant la force visée à l'alinéa c), pendant 30 minutes à chacune des vitesses suivantes de la roue d'essai : 121 km/h (75 mi/h), 129 km/h (80 mi/h) et 137 km/h (85 mi/h);

g) mesurer la pression de gonflage du pneu immédiatement après avoir fait rouler le pneu pendant le nombre total de minutes exigé par l'alinéa f);

h) dégonfler le pneu, le retirer de la jante après l'avoir laissé refroidir et vérifier s'il présente des signes visibles de séparation de la bande de roulement, de séparation des flancs, de décollement entre nappes, de séparation des câblés, de séparation du calandrage intérieur, de séparation du talon, d'arrachement, de câblés rompus, de fissuration ou de séparation de soudure.

TABLE I

PLUNGER DIAMETER AND MINIMUM STATIC BREAKING ENERGY VALUES: JOULES (INCH-POUNDS)

Plunger Diameter mm (in.)	All Motorcycle Tires	Tubeless and tube type tires that fit a rim diameter of 304.8 mm (12 in.) or less	All light truck tires and tubeless tires that fit a rim diameter of 444.5 mm (17.5 in.) or less but greater than 304.8 mm (12 in.)	Tube type tires that fit a rim diameter of greater than 304.8 mm (12 in.), up to and including Load Range F	Tubeless tires that fit a rim diameter of greater than 444.5 mm (17.5 in.), up to and including Load Range F	Tube type tires that fit a rim diameter greater than 304.8 mm (12 in.) and greater than Load Range F	Tubeless tires that fit a rim diameter greater than 444.5 mm (17.5 in.) and greater than Load Range F

	All Motorcycle Tires	Tubeless and tube type tires that fit a rim diameter of 304.8 mm (12 in.) or less	All light truck tires and tubeless tires that fit a rim diameter of 444.5 mm (17.5 in.) or less but greater than 304.8 mm (12 in.)	Tube type tires that fit a rim diameter of greater than 304.8 mm (12 in.), up to and including Load Range F	Tubeless tires that fit a rim diameter of greater than 444.5 mm (17.5 in.), up to and including Load Range F	Tube type tires that fit a rim diameter greater than 304.8 mm (12 in.) and greater than Load Range F	Tubeless tires that fit a rim diameter greater than 444.5 mm (17.5 in.) and greater than Load Range F
Minimum static breaking energy in joules (inch-pounds) for the applicable load range:							
A	17 (150)	68 (600)	226 (2,000)	—	—	—	—
B	34 (300)	136 (1,200)	294 (2,600)	—	—	—	—
C	45 (400)	203 (1,800)	362 (3,200)	768 (6,800)	576 (5,100)	—	—
D	—	271 (2,400)	514 (4,550)	893 (7,900)	734 (6,500)	—	—
E	—	339 (3,000)	576 (5,100)	1,412 (12,500)	972 (8,600)	—	—
F	—	407 (3,600)	644 (5,700)	1,785 (15,800)	1,412 (12,500)	—	—
G	—	—	712 (6,300)	—	—	2,282 (20,200)	1,695 (15,000)
H	—	—	768 (6,800)	—	—	2,599 (23,000)	2,090 (18,500)
J	—	—	—	—	—	2,825 (25,000)	2,203 (19,500)
L	—	—	—	—	—	3,051 (27,000)	—
M	—	—	—	—	—	3,220 (28,500)	—
N	—	—	—	—	—	3,390 (30,000)	—

NOTE: For rayon cord tires, applicable energy values are 60 per cent of those in the Table.

TABLEAU I

DIAMÈTRES DE MANDRIN ET ÉNERGIE STATIQUE MINIMALE DE RUPTURE EN JOULES (POUCES-LIVRES)

	Tous les pneus de motocyclette	Pneus sans chambre à air et avec chambre à air pouvant être montés sur une jante d'un diamètre de 304,8 mm (12 po) ou moins	Tous les pneus pour camions légers et les pneus sans chambre à air pouvant être montés sur une jante d'un diamètre égal ou inférieur à 444,5 mm (17,5 po), mais supérieur à 304,8 mm (12 po)	Pneus à chambre à air pouvant être montés sur une jante d'un diamètre supérieur à 304,8 mm (12 po) et pouvant supporter une limite de charge d'au plus F	Pneus sans chambre à air pouvant être montés sur une jante d'un diamètre supérieur à 444,5 mm (17,5 po) et pouvant supporter une limite de charge d'au plus F	Pneus à chambre à air pouvant être montés sur une jante d'un diamètre supérieur à 304,8 mm (12 po) et pouvant supporter une charge supérieure à la limite de charge F	Pneus sans chambre à air pouvant être montés sur une jante d'un diamètre supérieur à 444,5 mm (17,5 po) et pouvant supporter une charge supérieure à une limite de charge F
Diamètre du mandrin en mm (po)	7,94 (5/16)	19,1 (3/4)	19,1 (3/4)	31,8 (1 1/4)	31,8 (1 1/4)	38,1 (1 1/2)	38,1 (1 1/2)
Énergie statique minimale de rupture en joules (pouces-livres) selon la limite de charge applicable :							
A	17 (150)	68 (600)	226 (2 000)	—	—	—	—
B	34 (300)	136 (1 200)	294 (2 600)	—	—	—	—
C	45 (400)	203 (1 800)	362 (3 200)	768 (6 800)	576 (5 100)	—	—
D	—	271 (2 400)	514 (4 550)	893 (7 900)	734 (6 500)	—	—

	Tous les pneus de motocyclette	Pneus sans chambre à air et avec chambre à air pouvant être montés sur une jante d'un diamètre de 304,8 mm (12 po) ou moins	Tous les pneus pour camions légers et les pneus sans chambre à air pouvant être montés sur une jante d'un diamètre égal ou inférieur à 444,5 mm (17,5 po), mais supérieur à 304,8 mm (12 po)	Pneus à chambre à air pouvant être montés sur une jante d'un diamètre supérieur à 304,8 mm (12 po) et pouvant supporter une limite de charge d'au plus F	Pneus sans chambre à air pouvant être montés sur une jante d'un diamètre supérieur à 444,5 mm (17,5 po) et pouvant supporter une limite de charge d'au plus F	Pneus à chambre à air pouvant être montés sur une jante d'un diamètre supérieur à 304,8 mm (12 po) et pouvant supporter une charge supérieure à la limite de charge F	Pneus sans chambre à air pouvant être montés sur une jante d'un diamètre supérieur à 444,5 mm (17,5 po) et pouvant supporter une charge supérieure à une limite de charge F
E	—	339 (3 000)	576 (5 100)	1 412 (12 500)	972 (8 600)	—	—
F	—	407 (3 600)	644 (5 700)	1 785 (15 800)	1 412 (12 500)	—	—
G	—	—	712 (6 300)	—	—	2 282 (20 200)	1 695 (15 000)
H	—	—	768 (6 800)	—	—	2 599 (23 000)	2 090 (18 500)
J	—	—	—	—	—	2 825 (25 000)	2 203 (19 500)
L	—	—	—	—	—	3 051 (27 000)	—
M	—	—	—	—	—	3 220 (28 500)	—
N	—	—	—	—	—	3 390 (30 000)	—

NOTE : Dans le cas des pneus à cablés de rayonne, pour l'énergie statique minimale de rupture, les valeurs correspondent à 60 pour cent de celles énumérées au tableau.

TABLE II
ENDURANCE TEST SCHEDULE

Description	Load range	Test Wheel Speed (r.p.m.)	Test Load: Percentage of maximum single load rating as marked on sidewall of tire			Total Test Revolutions (thousands)	
			I 7 hrs.	II 16 hrs.	III 24 hrs.		
Speed-restricted service							
km/h	m.p.h						
88.5	55	All	125	66	84	101	352.5
80.5	50	C, D	150	75	97	114	423.0
80.5	50	E, F, G	100	66	84	101	282.0
80.5	50	H, J, L	100	66	84	101	282.0
56.3	35	All	75	66	84	101	211.0
Motorcycle	All		250	100 (1)	108 (2)	117	510.0
All others	A, B, C, D		250	75 (1)	97 (2)	114	510.0
	E		200	70	88	106	564.0
	F		200	66	84	101	564.0
	G		175	66	84	101	493.5
	H, J, L, N		150	66	84	101	423.0

(1) 4 hours for tires subject to high speed requirements

(2) 6 hours for tires subject to high speed requirements

TABLEAU II
ESSAI D'ENDURANCE

Description		Limite de charge	Vitesse de la roue d'essai (r/min)	Charge d'essai : pourcentage de la limite de charge nominale simple indiquée sur le flanc du pneu			Nombre de révolutions durant l'essai (milliers)
				I 7 h	II 16 h	III 24 h	
Pneu pour utilisation à vitesse restreinte							
<u>km/h</u>	<u>mi/h</u>						
88,5	55	Toutes	125	66	84	101	352,5
80,5	50	C, D	150	75	97	114	423,0
80,5	50	E, F, G	100	66	84	101	282,0
80,5	50	H, J, L	100	66	84	101	282,0
56,3	35	Toutes	75	66	84	101	211,0
Motocyclettes		Toutes	250	100 (1)	108 (2)	117	510,0
Autres		A, B, C, D	250	75 (1)	97 (2)	114	510,0
		E	200	70	88	106	564,0
		F	200	66	84	101	564,0
		G	175	66	84	101	493,5
		H, J, L, N	150	66	84	101	423,0

(1) 4 heures pour les pneus assujettis aux exigences des essais de comportement à haute vitesse

(2) 6 heures pour les pneus assujettis aux exigences des essais de comportement à haute vitesse

SCHEDULE VI
(Subsection 7(1))

ADDRESS

1. The address of the Minister of Transport referred to in subsection 7(1) of these Regulations is

Minister of Transport
c/o Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
Transport Canada Building
Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

ANNEXE VI
(paragraphe 7(1))

ADRESSE

1. L'adresse du ministre des Transports visée au paragraphe 7(1) du présent règlement est :

Ministre des Transports
a/s Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Ministère des Transports
Édifce Transports Canada
Place de Ville
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

SCHEDULE VII
(Subsection 13(3))

DECLARATION OF IMPORTATION FOR EXHIBITION,
DEMONSTRATION, EVALUATION OR TESTING PURPOSES

1. Name of the manufacturer of the tire:

2. Name of the person importing the tire:

3. The brand name, type and size designation of the tire:

4. The purpose of the importation:

I, the undersigned, _____, declare
(Authorized representative)

that the information set out in this declaration is true and that

(a) the tire will be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing, pursuant to paragraph 7(1)(a) of the *Motor Vehicle Safety Act*; and

(b) the tire will remain in Canada for not longer than one year or such other period as the Minister specifies.*

Signature of authorized representative

Date

SOR/95-536, s. 8(F).

ANNEXE VII
(paragraphe 13(3))

DÉCLARATION D'IMPORTATION À DES FINS
PROMOTIONNELLES OU EXPÉRIMENTALES

1. Nom du fabricant du pneu :

2. Nom de l'importateur du pneu :

3. Marque, type et dimension du pneu importé :

4. Fin pour laquelle le pneu est importé :

Je, soussigné, _____, déclare que
(représentant autorisé)

les renseignements énoncés dans la présente déclaration sont vrais et que le pneu sera utilisé :

a) au Canada uniquement à des fins promotionnelles ou expérimentales, aux termes de l'alinéa 7(1)a) de la *Loi sur la sécurité automobile*;

b) pendant une période fixée par le ministre ou n'excédant pas un an.*

Signature du représentant autorisé

Date

DORS/95-536, art. 8(F).

* Note: Subsection 7(5) of the *Motor Vehicle Safety Act* prohibits a person who signs a declaration referred to in paragraph 7(1)(a) of the Act to use or dispose of a tire that is the subject of the declaration other than in accordance with the terms of the declaration.

* Note: Le paragraphe 7(5) de la *Loi sur la sécurité automobile* interdit à l'auteur de la déclaration visée à l'alinéa 7(1)a) de cette loi d'utiliser le pneu en cause ou de s'en départir contrairement à la déclaration.