

MAP-CARTE

9377G

48D  
9

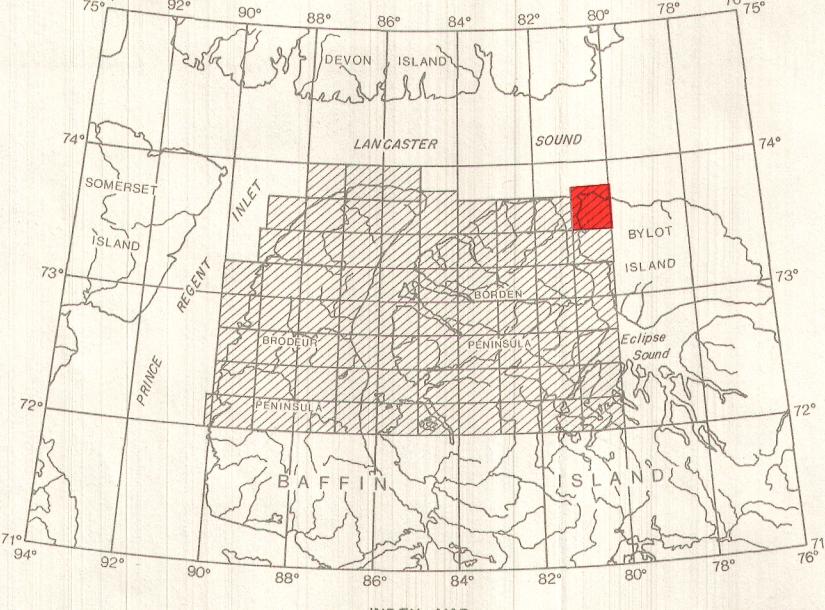
DISTRICT OF FRANKLIN  
DISTRICT DE FRANKLIN

SCALE 1:100 000 ÉCHELLE

Kilometre 1 0 1 2 3 4 Kilometres

Copies of this map may be obtained from the  
PUBLICATIONS SECTION OF THE GEOLOGICAL SURVEY OF CANADA, OTTAWA.

On peut obtenir des exemplaires de cette carte en s'adressant à la Division des Publications de la Commission géologique du Canada, Ottawa.



ISOMAGNETIC LINES (absolute total field)  
LIGNES ISOMAGNÉTIQUES (valeur absolue du champ total)  
500 gamma .....  
100 gamma .....  
25 gamma .....  
5, 10 gamma .....  
Magnetic depression .....  
Dépression magnétique .....  
Flight line .....  
Ligne de vol .....  
1 gamma =  $10^{-9}$  tesla in SI units  
1 gamma =  $10^{-9}$  tesla en unités SI  
Elevation contours in feet  
Courbes de niveau en pieds

The daily variation of the earth's magnetic field was sometimes quite active in this region, due to the proximity of the auroral zone. Par conséquent, les courbes de niveau peuvent être quelquefois très actives, due à la proximité de la zone aurorale. Par contre, les courbes de niveau peuvent également être très stables et sans déplacements et ont un caractère enduré, surtout lorsque la distance aux lignes de contrôle augmente.

La variation du champ magnétique terrestre dans la région du levé peut également être très active, due à la proximité de la zone aurorale. Par contre, les courbes de niveau peuvent également être très stables et sans déplacements et ont un caractère enduré, surtout lorsque la distance aux lignes de contrôle augmente.

PUBLISHED 1986 / PUBLIÉE EN 1986

Cette carte a été établie à partir de données aéromagnétiques numériques enregistrées avec un magnétomètre à vapeur de césum mesurant le champ total. Les données ont été enregistrées par un avion furtif au cours d'un vol de recherche effectué à bord d'un avion furtif à partir d'un avion de vol de 35 mm. et des données numériques provenant du système de navigation Doppler et/ou INS. Les points indénombrables provenant du film de 35 mm. ont été numérisés, puis transférés sur une carte topographique à base stable. Ces points ont ensuite été corrigés et joints aux données de navigation numériques. Les différences entre les points de contrôle ont été interpolées et les données magnétiques ont été ajustées à un même niveau en analysant les différences entre les points de contrôle intercalés. Les valeurs du champ total ont ensuite été interpolées selon une grille de 125 m et reportées en courbes isogoniques.

Cette carte a été établie à partir de données aéromagnétiques numériques enregistrées avec un magnétomètre à vapeur de césum mesurant le champ total. Les données ont été enregistrées par un avion furtif effectué à bord d'un avion furtif à partir d'un avion de vol de 35 mm. et des données numériques provenant du système de navigation Doppler et/ou INS. Les points indénombrables provenant du film de 35 mm. ont été numérisés, puis transférés sur une carte topographique à base stable. Ces points ont ensuite été corrigés et joints aux données de navigation numériques. Les différences entre les points de contrôle ont été interpolées et les données magnétiques ont été ajustées à un même niveau en analysant les différences entre les points de contrôle intercalés. Les valeurs du champ total ont ensuite été interpolées selon une grille de 125 m et reportées en courbes isogoniques.

Cette carte a été établie à partir de données aéromagnétiques numériques enregistrées avec un magnétomètre à vapeur de césum mesurant le champ total. Les données ont été enregistrées par un avion furtif effectué à bord d'un avion furtif à partir d'un avion de vol de 35 mm. et des données numériques provenant du système de navigation Doppler et/ou INS. Les points indénombrables provenant du film de 35 mm. ont été numérisés, puis transférés sur une carte topographique à base stable. Ces points ont ensuite été corrigés et joints aux données de navigation numériques. Les différences entre les points de contrôle ont été interpolées et les données magnétiques ont été ajustées à un même niveau en analysant les différences entre les points de contrôle intercalés. Les valeurs du champ total ont ensuite été interpolées selon une grille de 125 m et reportées en courbes isogoniques.

Cette carte a été établie à partir de données aéromagnétiques numériques enregistrées avec un magnétomètre à vapeur de césum mesurant le champ total. Les données ont été enregistrées par un avion furtif effectué à bord d'un avion furtif à partir d'un avion de vol de 35 mm. et des données numériques provenant du système de navigation Doppler et/ou INS. Les points indénombrables provenant du film de 35 mm. ont été numérisés, puis transférés sur une carte topographique à base stable. Ces points ont ensuite été corrigés et joints aux données de navigation numériques. Les différences entre les points de contrôle ont été interpolées et les données magnétiques ont été ajustées à un même niveau en analysant les différences entre les points de contrôle intercalés. Les valeurs du champ total ont ensuite été interpolées selon une grille de 125 m et reportées en courbes isogoniques.

Cette carte a été établie à partir de données aéromagnétiques numériques enregistrées avec un magnétomètre à vapeur de césum mesurant le champ total. Les données ont été enregistrées par un avion furtif effectué à bord d'un avion furtif à partir d'un avion de vol de 35 mm. et des données numériques provenant du système de navigation Doppler et/ou INS. Les points indénombrables provenant du film de 35 mm. ont été numérisés, puis transférés sur une carte topographique à base stable. Ces points ont ensuite été corrigés et joints aux données de navigation numériques. Les différences entre les points de contrôle ont été interpolées et les données magnétiques ont été ajustées à un même niveau en analysant les différences entre les points de contrôle intercalés. Les valeurs du champ total ont ensuite été interpolées selon une grille de 125 m et reportées en courbes isogoniques.

Cette carte a été établie à partir de données aéromagnétiques numériques enregistrées avec un magnétomètre à vapeur de césum mesurant le champ total. Les données ont été enregistrées par un avion furtif effectué à bord d'un avion furtif à partir d'un avion de vol de 35 mm. et des données numériques provenant du système de navigation Doppler et/ou INS. Les points indénombrables provenant du film de 35 mm. ont été numérisés, puis transférés sur une carte topographique à base stable. Ces points ont ensuite été corrigés et joints aux données de navigation numériques. Les différences entre les points de contrôle ont été interpolées et les données magnétiques ont été ajustées à un même niveau en analysant les différences entre les points de contrôle intercalés. Les valeurs du champ total ont ensuite été interpolées selon une grille de 125 m et reportées en courbes isogoniques.

Cette carte a été établie à partir de données aéromagnétiques numériques enregistrées avec un magnétomètre à vapeur de césum mesurant le champ total. Les données ont été enregistrées par un avion furtif effectué à bord d'un avion furtif à partir d'un avion de vol de 35 mm. et des données numériques provenant du système de navigation Doppler et/ou INS. Les points indénombrables provenant du film de 35 mm. ont été numérisés, puis transférés sur une carte topographique à base stable. Ces points ont ensuite été corrigés et joints aux données de navigation numériques. Les différences entre les points de contrôle ont été interpolées et les données magnétiques ont été ajustées à un même niveau en analysant les différences entre les points de contrôle intercalés. Les valeurs du champ total ont ensuite été interpolées selon une grille de 125 m et reportées en courbes isogoniques.

Cette carte a été établie à partir de données aéromagnétiques numériques enregistrées avec un magnétomètre à vapeur de césum mesurant le champ total. Les données ont été enregistrées par un avion furtif effectué à bord d'un avion furtif à partir d'un avion de vol de 35 mm. et des données numériques provenant du système de navigation Doppler et/ou INS. Les points indénombrables provenant du film de 35 mm. ont été numérisés, puis transférés sur une carte topographique à base stable. Ces points ont ensuite été corrigés et joints aux données de navigation numériques. Les différences entre les points de contrôle ont été interpolées et les données magnétiques ont été ajustées à un même niveau en analysant les différences entre les points de contrôle intercalés. Les valeurs du champ total ont ensuite été interpolées selon une grille de 125 m et reportées en courbes isogoniques.