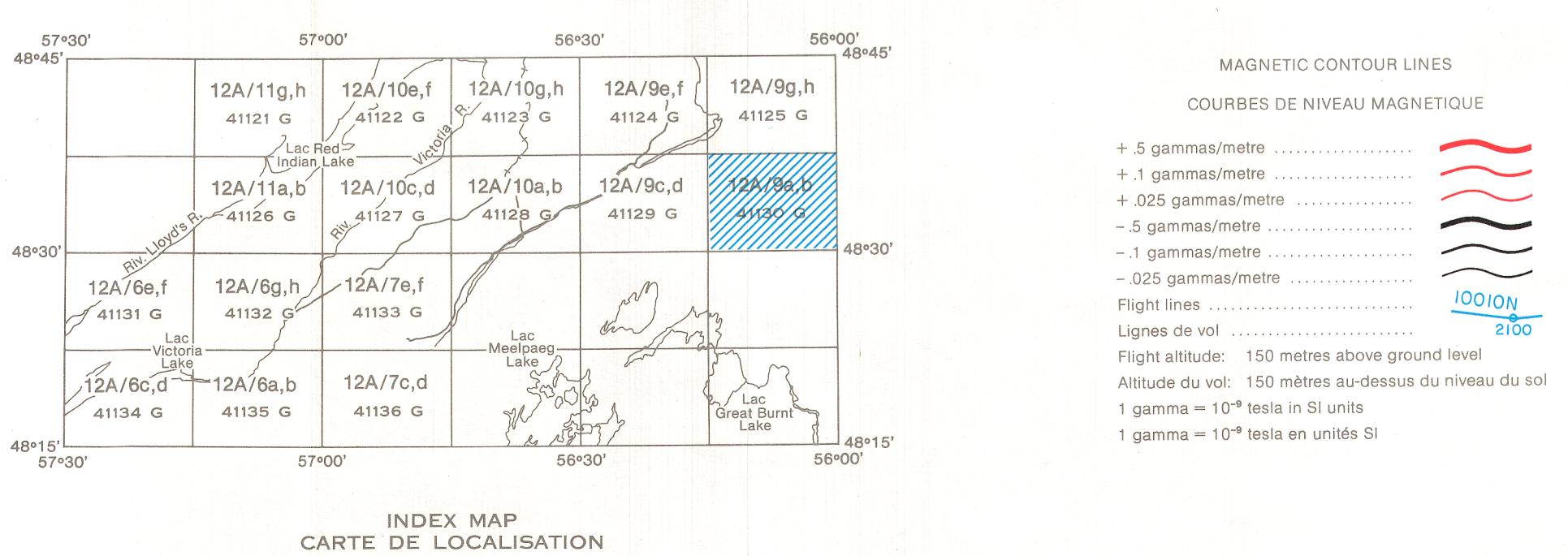


PUBLISHED 1985 / PUBLIÉE EN 1985



## AEROMAGNETIC VERTICAL GRADIENT MAP CARTE AÉROMAGNÉTIQUE DU GRADIENT VERTICAL

MAP 41130 G CARTE

12A/9a,b

NEWFOUNDLAND  
TERRE-NEUVE

SCALE 1:25 000-ÉCHELLE 1/25 000

Mètres 1000 500 0 1000 mètres

Funds for this survey were provided by the Geological Survey of Canada, under the Canada-Newfoundland Mineral Development Agreement, 1984-1989.

Cette étude a été subventionnée par la Commission géologique du Canada, en vertu de l'accord sur l'exploitation minière entre le Canada et la Terre-Neuve, 1984-1989.

This map was compiled from digitally-recorded high-sensitivity aeromagnetic data obtained by two self-orienting helium vapour magnetometers installed in twin nose booms mounted on a British Aerospace Tristar T10 aircraft equipped with DCOZ. The instruments were oriented using a gyroscopic system and attitude information from the aircraft was used to resolve the data to a resolution of 0.0089 gammas.

Flight lines were flown above the ground at 300 metre average flight line spacing. Control lines were flown at an average spacing of 10 kilometres. Flight path recovery was effected using a vertically mounted D.C. omnibearing strip antenna. A tape measure was used to determine the distance between the control lines. The total length of the traverse was spaced at 300 m. Une ligne de contrôle a été effectuée au cours du vol en moyenne à 10 km d'intervalle. La trajectoire de vol a été photographiée en continu à l'aide d'un appareil 35 mm monté verticalement.

The trajectory of the flight was photographed continuously with a 35 mm camera mounted vertically. The base used for this map was obtained from a topographic map of 1:250 000 scale, published by the Department of Energy, Mines and Resources, Ottawa. Survey operations took place from January to June 1985.

The vertical gradient values which approximate closely the first vertical derivative of the earth's total field, are obtained by dividing the difference between the total field reading and the D.C. component by the vertical separation.

The vertical gradient data were filtered with a digital operator to remove noise due to the aircraft motion and the influence of the D.C. component along a flight line. Gradient values were interpolated onto a square grid (0.25 cm grid spacing) and then contoured.

Altitude of the aircraft during the survey was determined by the pilot using a barometric altimeter. The survey was carried out by Questor Survey Services Limited, Mississauga, Ontario.

Contour lines were plotted either from the Department of Mines and Energy, P.O. 4750, St. John's, Newfoundland, A1C 5T7, or the Geological Survey of Canada, 601, rue Booth, Ottawa, K1A 0E6.

The survey required to complete this map was available in digital form from the Geological Survey of Canada at the cost of retrieval and copying.

La carte a été compilée à partir des résultats obtenus au cours d'un levé aéromagnétique informatisé à très haute sensibilité. L'information provient de deux magnétomètres à vapeur d'hélium auto-alignés installés dans deux booms nasaux jumelés attachés au nez de l'avion British Aerospace Tristar C-GOZ. Les instruments sont orientés à l'aide d'un système gyroscopique et l'information d'attitude de l'avion est utilisée pour résoudre les données jusqu'à une précision de 0,0089 gammas.

Les lignes de vol ont été volées au-dessus du sol à une altitude moyenne de 300 mètres. Les lignes de contrôle ont été volées avec un intervalle moyen de 10 km. La longueur totale de la traversée a été espacée de 300 m. Une ligne de contrôle a été effectuée au cours du vol en moyenne à 10 km d'intervalle. La trajectoire de vol a été photographiée en continu à l'aide d'un appareil 35 mm monté verticalement.

La base utilisée pour cette carte a été obtenue à partir d'une carte topographique au 1:250 000, éditée par le ministère des Ressources Énergie, Mines et Ressources. Les vols ont eu lieu de janvier à juin 1985.

Les valeurs de gradient vertical, qui approchent presque exactement la première dérivée verticale du champ terrestre total, ont été obtenues en divisant la différence entre la lecture totale et le composant D.C. par la séparation verticale. Les données du gradient vertical ont été filtrées, au moyen d'un opérateur numérique, pour éliminer les bruits dus au mouvement de l'avion et l'influence du composant D.C. le long d'une ligne de vol. Les valeurs de gradient vertical ont été remenées à un niveau de référence commun, ce qui n'a pas nécessité de correction pour l'altimètre barométrique de l'avion.

Les contours ont été tracés soit à partir des données numériques fournies par le ministère des Ressources Énergie, P.O. 4750, St. John's, Terre-Neuve, A1C 5T7, soit par la Commission géologique du Canada, 601, rue Booth, Ottawa, K1A 0E6.

On peut se procurer des exemplaires de cette carte au ministère des Mines et des Ressources, P.O. 4750, St. John's, Terre-Neuve, A1C 5T7, ou à la Commission géologique du Canada, 601, rue Booth, Ottawa, K1A 0E6.

Les copies de cette carte peuvent être achetées au coût de 10 \$ canadiens. Les copies sont disponibles sous forme numérique à la Commission géologique du Canada, au coût simple de recouvrement et de reproduction des données.

MAP 41130 G CARTE  
12A/9a,b  
NEWFOUNDLAND  
TERRE-NEUVE