

TOPOGRAPHIC CONTOUR INTERVAL: 30 METRES

This aeromagnetic survey and the production of this map were funded by the Geoscience for Energy and Minerals (GEM) program of the Earth Sciences Sector, Natural Resources Canada.

Ce levé aéromagnétique et la production de cette carte ont été financés par le programme

«Géocartographie de l'énergie et des minéraux» (GEM) du Secteur des sciences de la Terre, Ressources naturelles Canada.

GSC OPEN FILE 7272 / DOSSIER PUBLIC 7272 DE LA CGC

EQUIDISTANCE DES COURBES TOPOGRAPHIQUES : 30 MÈTRES

RESIDUAL TOTAL MAGNETIC FIELD
COMPOSANTE RÉSIDUELLE DU CHAMP MAGNÉTIQUE TOTAL

AEROMAGNETIC SURVEY OF THE PELLY LAKE AREA
LEVÉ AÉROMAGNÉTIQUE DE LA RÉGION DU LAC PELLY

Parts of NTS 66-K/SW and 66-K/SE / SNRC parties de 66-K/SW et 66-K/SE
NUNAVUT

Authors: M. Coyle and A. Jones

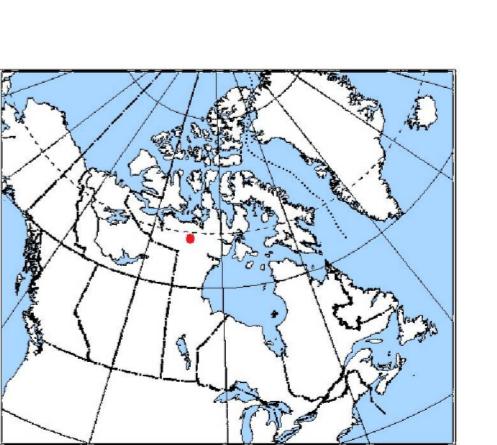
Data acquisition, data compilation, and map production by Fugro Airborne Surveys, Ottawa, Ontario. Contract and project management by the Geological Survey of Canada, Ottawa, Ontario.

Scale 1:100 000 - Échelle 1/100 000

kilometres 2 0 2 4 6 kilomètres
NAD83 UTM zone 14V

Auteurs : M. Coyle et A. Jones

L'acquisition et la compilation des données, ainsi que la production des cartes, ont été effectuées par Fugro Airborne Surveys, Ottawa (Ontario). La gestion et la supervision du projet ont été effectuées par la Commission géologique du Canada, Ottawa (Ontario).



OPEN FILE DOSSIER PUBLIC 7272	Publications in this series have not been edited or submitted by the author.
Geological Survey of Canada Commission géologique du Canada 2013	Les publications de cette série ne sont pas éditées ou soumises par l'auteur.

Recommended citation:
Coyle, M. and Jones, A., 2013,
Residual total magnetic field
Aeromagnetic survey of the Pelly Lake Area,
Parts of NTS 66-K/SW and 66-K/SE, Nunavut;
Geological Survey of Canada, Open File 7272;
scale 1:100 000.

Notation bibliographique conseillée:
Coyle, M. et Jones, A., 2013,
Composante résiduelle du champ magnétique total,
Levée aéromagnétique dans la région du lac Pelly,
NTS 66-K/SW et 66-K/SE, Nunavut;
Commission géologique du Canada, Dossier public 7272;
échelle 1:100 000.

Residual Total Magnetic Field

This map of the residual total magnetic field was derived from data acquired during an aeromagnetic survey carried out by Fugro Airborne Surveys from September 6, 2012 to October 18, 2012. The data were collected using two aircraft flying at a constant altitude of 400 m above ground level in each of the tail booms of two Cessna 208B aircraft (C-GGRD and C-FZLX). The north-south traverse and control line spacings were, respectively, 400 m and 2400 m, and the aircraft flew at a nominal terrain clearance of 150 m. Traverse lines were oriented N45°W with orthogonal control lines. The flight path was approximately 100 km long and the survey area covered an area of about 1000 km². The GRS80 data and inspection of ground images recorded by a vertically-mounted video camera. The survey was flown on a pre-determined flight surface to minimize differences in magnetic values at the intersections of the traverse and control lines. The raw data were corrected for the effects of the Earth's magnetic field and the effect of the Sun's magnetic field. The uncorrected data were then converted to a 100 m grid. The International Geomagnetic Reference Field (IGRF) defined at the average GPS altitude of 359 m for the year 2012/2013 was then removed. Removal of the IGRF, representing the magnetic field of the Earth, produces a residual component related almost entirely to magnetizations within the

A digital version of this map can be downloaded, at no charge, from Natural Resources Canada's Geoscience Data Repository (<http://geopubs.gsc.nrcan.gc.ca/mirage/index.cfm>). Corresponding digital profile and gridded data as well as similar data for adjacent airborne geophysical surveys are available from Natural Resources Canada's Geoscience Data Repository for Aeromagnetic surveys at <http://geopubs.gsc.nrcan.gc.ca/mirage/index.cfm>. These data are also available, for a fee, from the Geological Data Centre, Geological Survey of Canada, 615 Booth Street, Ottawa, Ontario K1A 0E9. Telephone: (613) 995-5326; email: info@egc.nrcan.gc.ca.

Composante résiduelle du champ magnétique total

Cette carte de la composante résiduelle du champ magnétique total a été dressée à partir de données acquises lors d'un levé aéromagnétique exécuté par la société Fugro Airborne Surveys pendant la période du 6 septembre au 18 octobre 2012. Les données ont été recueillies au moyen de deux avions magnétométriques à vapeur de céstane à faisceau partiel (sensibilité de 0,005 nT) installés dans les deux queue de deux avions Cessna 208B (C-GGRD et C-FZLX). Les distances entre les traves et les lignes de contrôle étaient respectivement de 400 m et 2400 m, et les avions volaient à une altitude nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. La trajectoire de vol a été déterminée par l'application de la méthode de quadrillage à maille de 100 m. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 400 m au-dessus du sol. Les lignes de vol étaient orientées à N45°W, perpendiculairement aux lignes de contrôle. Les traves étaient orientées N45°W avec des lignes de contrôle orthogonales. L'avion volait à une hauteur nominale de 150 m