



فصل ۵

فناوری ، تجهیزات ، فرایندها ، استانداردها

جدول ۱- شرایط استاندارد سالن‌های بافندگی و ریسندگی پنبه‌ای

فصول مختلف سال				عنوان بخش‌های سالن‌ها
فصل گرما		فصل سرما و معتدل		
رطوبت نسبی %	درجه حرارت °C	رطوبت نسبی %	درجه حرارت °C	
۵۰	۲۴-۲۸	۵۰	۲۰-۲۲	باز کردن الیاف
۵۰	۲۴-۲۸	۵۰	۱۸-۲۰	حلاجی
۵۰-۵۵	۲۴-۲۸	۵۰-۵۵	۲۰-۲۵	کاردینگ
۵۰	۲۴-۲۸	۵۰	۲۰-۲۲	بالش
۵۵-۶۰	۲۴-۲۶	۵۵-۶۰	۲۲-۲۴	فتیله
۵۰-۵۵	۲۶-۲۸	۵۵-۶۰	۲۴-۲۶	فلایر و رینگ
۶۵-۷۰	۲۳-۲۴	۶۵-۷۰	۲۰-۲۴	ماسوره پیچی و چله کشی
۶۵-۷۰	۲۳-۲۴	۶۵-۷۰	۲۰-۲۴	بافندگی دابی
۶۰-۶۵	۲۴-۲۶	۶۰-۶۵	۲۲-۲۶	بافندگی ژاکارد

جدول ۲- شرایط استاندارد محیط سالن‌های بافندگی و ریسندگی فاستونی

فصول مختلف سال				قسمت(سالن)
فصل گرما		فصل سرما و معتدل		
رطوبت نسبی %	درجه حرارت °C	رطوبت نسبی %	درجه حرارت °C	
طبیعی	۲۴-۲۸	طبیعی	۱۸-۲۰	مقدمات ریسندگی
۶۰-۶۵	۲۶-۲۸	۵۵-۶۰	۲۰-۲۳	کاردینگ و شانه‌زنی
فتیله - گیل باکس برای:				
۶۰-۶۵	۲۴-۲۶	۶۵-۷۰	۲۰-۲۴	الیاف پشم متوسط
۶۰-۶۵	۲۳-۲۶	۷۰-۷۵	۲۰-۲۴	الیاف پشم ظریف
نیمچه نخ برای الیاف پشم:				
۶۵-۷۵	۲۳-۲۵	۷۰-۷۵	۲۰-۲۴	الف) متوسط
۷۰-۷۵	۲۳-۲۴	۷۵-۸۰	۲۰-۲۳	ب) ظریف
ریسندگی از الیاف پشم ظریف:				
۶۵-۷۵	۲۳-۲۵	۷۰-۷۵	۲۲-۲۴	الف) نمره‌های ۱۶ تا ۳۲
۶۵-۷۵	۲۳-۲۵	۷۰-۷۵	۲۲-۲۴	ب) بیشتر از ۳۲
۷۰-۷۵	۲۰-۲۴	۷۵-۸۰	۱۶-۱۸	انبار فتیله و نیمچه نخ
۶۵-۷۰	۲۳-۲۴	۷۰-۷۵	۲۰-۲۲	مقدمات بافندگی

جدول ۳- شرایط استاندارد محیطی لازم برای ریسندگی و بافندگی پشمی

فصول مختلف سال				قسمت(سالن)
فصل گرما		فصل سرما و معتدل		
رطوبت نسبی %	درجه حرارت °C	رطوبت نسبی %	درجه حرارت °C	
طبیعی	۲۴-۲۸	طبیعی	۱۸-۲۰	حلاجی - مخلوط کنی
۵۰-۵۵	۲۶-۲۸	۵۰-۵۵	۲۰-۲۵	کاردینگ
ریسندگی و بوبین‌پچی برای نمره‌های:				
۵۵-۶۰	۲۶-۲۸	۶۰-۶۵	۲۲-۲۵	الف) ۶ تا ۱۲
۵۵-۶۰	۲۵-۲۷	۶۰-۶۵	۲۲-۲۵	ب) بیشتر از ۱۲
۶۰-۶۵	۲۴-۲۶	۶۰-۶۵	۲۰-۲۲	چله‌کشی
۶۵-۷۰	۲۳-۲۴	۶۵-۷۰	۲۰-۲۳	بافندگی

جدول ۴- اطلاعات مربوط به مواد شیمیایی موجود در چند نوع تصفیه آب

CO ₂ Ca	مقدار نیترات NO ₃ ⁻	مقدار کلرید Cl ⁻	مقدار سولفات SO ₄ ⁻	مقدار بی کربنات CO ₃ H ⁻	مقدار منیزیم به صورت Mg ⁺⁺	مقدار کلسیم به صورت Ca ⁺⁺	مقدار آهن به صورت Fe ₂ O ₃	مقدار SiO ₂	کم شدن وزن مقدار جامدات در اثر حرارت	مقدار جامد حل شده	نمونه
ppm	ppm	ppm	ppm	ppm	ppm	ppm	ppm	ppm	ppm	ppm	
۴۱۸	۲/۸	۵۴۸	۹۲	۱۹۶	۳۳	۱۱۳	۰/۴۸	۲۲	۸۰	۱۲۷۳	۱
۶	۰/۴۹	۱/۰	۷/۷	۱۱	۱/۲	۴/۵	۰/۰۴	۲/۶	۲/۵	۲۸	۲
۱۱	۰/۰	۸/۰	۴۰۴	۵۰۴	۷۴	۲۰۳	۰/۱۴	۱۶	-	۹۶۹	۳
۳۶۹	۱۳	۹/۶	۸۴	۳۳۹	۳۴	۹۲	۰/۰۹	۱۰	۱۷	۴۳۴	۴
۶۶	۰/۸	۱۳	۶۰	۲۷	۴/۶	۲۸	۰/۲	۸/۲	-	۱۴۸	۵
۶۲۵۰	۰/۹	۱۹۰۰۰	۲۶۴۰	۱۳۷	۱۲۷۰	۴۰۷	۰/۲	۲/۴	-	۳۴۳۰۰	۶ آب دریا

جدول ۵- نتایج تصفیه آب در نساجی به روش های مختلف

تصفیه شده به روش ژئولیت سدیم		تصفیه شده به روش آهک کربنات سدیم		تصویه نشده		یون یا ترکیب
epm	ppm	epm	ppm	epm	ppm	
۰/۰۰	۰	۰/۴۰	۶/۸	۰/۰۰	۰	تیدروکسیل (OH)
۰/۰۰	۰	۰/۲۰	۲۱	۰/۰۰	۰	کربنات (CO _۳)
۵/۶	۳۳۹	۰/۰۰	۰	۵/۵۶	۳۳۹	بی کربنات (HCO _۳)
۱/۷۵	۸۴	۱/۷۵	۸۴	۱/۷۵	۸۴	سولفات (SO _۴)
۰/۲۷	۹/۶	۰/۲۷	۹/۶	۰/۲۷	۹/۶	کلرید (Cl)
۰/۲۱	۱۳	۰/۲۱	۱۳	۰/۲۱	۱۳	نیترات (NO _۳)
۰/۳۳	۱۰	۰/۱۷	۵	۰/۳۳	۱۰	سیلیس (Si)
—	—	—	—	—	۰/۰۹	آهن (Fe)
۰/۱۰	۲	۰/۳۰	۶	۴/۶۰	۹۲	کلسیم (Ca)
۰/۰۴	۰/۵	۰/۰۸	۱	۲/۰۸	۳۴	منیزیم (Mg)
۷/۶۵	۱۷۶	۰/۹۵	۶۸	۰/۳۹	۹	سدیم (Na)
—	—	—	—	—	—	هیدروژن (H)
۰/۱۴	۷	۰/۳۸	۱۹	۷/۳۸	۳۶۹	سختی

جدول ۶- ظرفیت گرمایی ویژه چند ماده بر حسب $\frac{J}{Kg^{\circ}C}$

جامدات	مایعات
۹۰۰ آلومینیوم	
۴۶۰ آهن	۴۲۰۰ آب خالص
۳۸۰ برنج (آلیاژ یا مس و روی)	۳۹۰۰ آب دریا
۱۳۰ سرب	۱۴۰ جیوه
۶۷۰ شیشه معمولی	۲۴۰۰ نفت
۴۰۰ مس	
۲۱۰۰ یخ	

جدول ۷- استاندارد فواصل بین قطعات ماشین کاردینگ

شماره	شرح	تنظیم‌های معمولی
۱	فاصله فنرهای هدایت‌کننده لایه بالش از لبه غلتک تغذیه	$\frac{1}{2}$ الی ۱ اینچ
۲	فاصله تیکرین از سیلندر	۰/۰۰۷ اینچ
۳	فاصله لبه پایین صفحه عقب سیلندر از سطح سوزنی سیلندر	۰/۰۱۲ اینچ
۴	فاصله لبه بالای صفحه عقب سیلندر از سطح سوزنی سیلندر	۰/۰۱۰ اینچ
۵	فاصله سطح سوزنی کلاhek از سطح سوزنی سیلندر	۰/۰۱۰ اینچ
۶	فاصله سطح سوزنی کلاhek از سطح سوزنی سیلندر	۰/۰۱۰ اینچ
۷	فاصله سطح سوزنی کلاhek از سطح سوزنی سیلندر	۰/۰۱۰ اینچ
۸	فاصله سطح سوزنی کلاhek از سطح سوزنی سیلندر	۰/۰۱۰ اینچ
۹	فاصله سطح سوزنی کلاhek از سطح سوزنی سیلندر	۰/۰۱۰ اینچ
۱۰	فاصله شانه کلاhek از سطح سوزنی کلاhek	۰/۰۳۲ اینچ
۱۱	فاصله لبه بالای صفحه جلو سیلندر از سطح سوزنی سیلندر	۰/۰۱۰ الی ۰/۰۶۰ اینچ
۱۲	فاصله لبه پایین صفحه جلو سیلندر از سطح سوزنی سیلندر	۰/۰۳۲ اینچ
۱۳	فاصله لبه بالای صفحه جلو سیلندر و مجاور دافر از سطح سوزنی سیلندر	۰/۰۳۲ اینچ
۱۴	فاصله لبه پایین صفحه جلو سیلندر و مجاور دافر از سطح سوزنی سیلندر	۰/۰۱۵ اینچ
۱۵	فاصله سطح سوزنی دافر از سیلندر	۰/۰۰۵ اینچ
۱۶	فاصله شانه دافر از سطح سوزنی دافر	۰/۰۱۲ الی ۰/۰۱۵ اینچ
۱۷	فاصله لبه صفحه تغذیه از سطح سوزنی تیکرین	۰/۰۰۹ الی ۰/۰۱۲ اینچ
۱۸	صفحه چاقوی بالایی از سطح سوزنی تیکرین	۰/۰۱۰ اینچ
۱۹	فاصله چاقوی پایینی از سطح سوزنی تیکرین	۰/۰۱۲ الی ۰/۰۱۵ اینچ
۲۰	فاصله آبکش زیر تیکرین از سطح سوزنی تیکرین (این فاصله در میزان ضایعات تأثیر می‌گذارد)	$\frac{15}{16}$ اینچ
۲۱	فاصله لبه آبکش زیر سیلندر از سطح سوزنی تیکرین	۰/۰۳۲ اینچ
۲۲	فاصله لبه عقبی آبکش زیر سیلندر از سطح سوزنی سیلندر	۰/۰۱۲ اینچ
۲۳	فاصله سطح آبکش زیر سیلندر از سطح سوزنی سیلندر	۰/۰۳۲ اینچ
۲۴	فاصله لبه جلو آبکش زیر سیلندر از سطح سوزنی سیلندر	۰/۰۶۴ اینچ

جدول ۸- تقسیم‌بندی طول الیاف پنبه

نوع الیاف	حدود طول (میلی‌متر)	حدود قطر (میلی‌متر)
بلند	۳۴-۵۰	۱۰-۱۵
متوسط	۲۶-۳۲	۱۲-۱۷
کوتاه	۱۰-۲۵	۱۳-۲۲

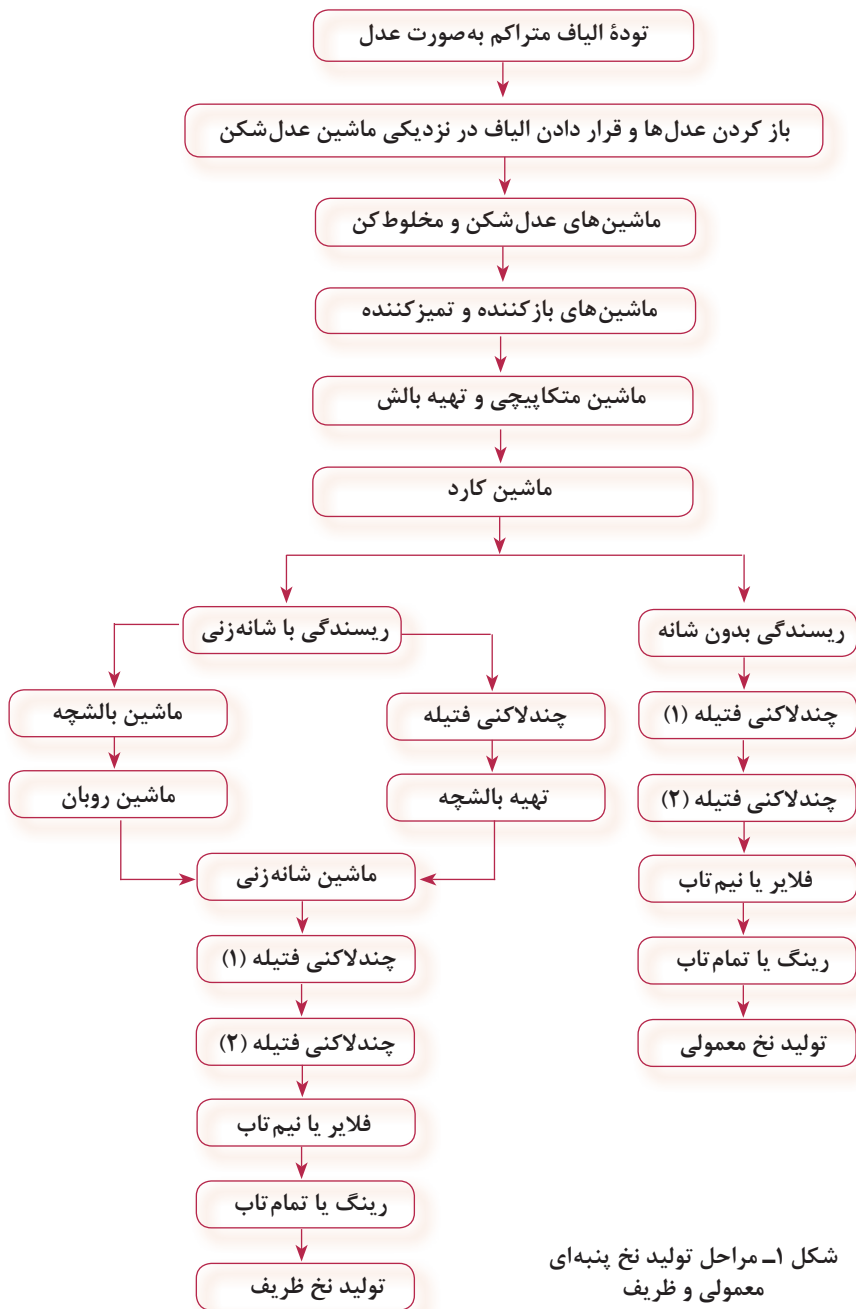
جدول ۹- طول پنبه (واحد اندازه‌گیری محصولات ریسندگی پنبه‌ای)

مراحل تولید	نام محصول	واحدهای اندازه‌گیری (متریک)
حلاجی	بالش	گرم بر متر
کاردینگ	فتیله	گرم بر متر
چند لاکنی فتیله	فتیله	گرم بر متر
مقدمات شانه‌زنی	بالشچه	گرم بر متر
نیم‌تاب	نیمچه نخ	نمره متریک
تمام‌تاب	نخ	نمره متریک

جدول ۱۰- واحد اندازه‌گیری (مشخصات عدل‌های پنبه در کشورهای مختلف)

نام کشورها	ایران	برزیل	ترکیه	مصر	مکزیک	چین	سودان	یونان	هند	پاکستان
وزن (کیلوگرم)	۲۲۶	۲۰۰	۲۰۰	۳۳۰	۲۲۷	۲۰۰	۲۰۰	۲۱۰	۱۸۲	۱۸۲
طول (متر)	۱/۳۸	۱/۰۵	۱/۱	۱/۴	۱/۴	۰/۸۵	۱	۱/۴	۱/۲۵	۱/۲۵
عرض (متر)	۰/۶۸	۰/۶	۰/۶	۰/۹	۰/۷	۰/۵	۰/۶	۰/۹	۰/۴۵	۰/۴۵
ارتفاع (متر)	۱/۲۲	۰/۵	۰/۹۵	۰/۶۵	۰/۷	۰/۸۵	۰/۶۳	۱/۲	۰/۵۵	۰/۵۵

مراحل تولید نخ پنبه‌ای معمولی و ظریف



شکل ۱- مراحل تولید نخ پنبه‌ای معمولی و ظریف

جدول ۱۱ – فرایندها و روش رفع عیوب فرایندهای عملیات ریسندهی

علت ایجاد عیب	بررسی عیوب مراحل ریسندهی
خوب پاک نکردن مساحت جانبی عدل‌ها وقتی که آنها را برای استفاده زیر ماشین عدل شکن می‌گذارند.	وجود مواد غریبه مانند تکه‌های عدل، طناب، تسمه و ... داخل الیاف هر قسمت
خوب تمیز نکردن سطوح خارجی عدل‌ها زیر عدل شکن که قبلاً به دلایلی چرب و روغنی شده است.	وجود الیاف روغنی و چرب داخل هر قسمت
<ul style="list-style-type: none"> ■ دورزننده‌ها و بازکننده‌ها نامناسب است. ■ درپچه‌های اجاقی بیش از اندازه باز مانده است. ■ نامناسب بودن جریان هوای جداکننده ضایعات. 	وجود آشغال و ضایعات زیر ماشین آلات حلاجی با حجم زیاد
<ul style="list-style-type: none"> ■ کم بودن دورزننده‌ها ■ تنظیم نبودن دوربین‌های سکرومات ■ درپچه‌های زیاد بسته شده 	وجود تراش Trash و آشغال زیاد داخل الیاف سالم داخل خط
<ul style="list-style-type: none"> ■ دورزننده‌ها و بازکننده‌ها پایین است. ■ الیاف خیس داخل عدل‌ها جدا نشده ■ الیاف تینت خورده زیاد شده است. 	وجود الیاف باز نشده بعد از هر ماشین
تعداد ضربات زننده خصوصاً زننده کریشر زیاد است.	وجود پنبه گلوله شده الیاف
<ul style="list-style-type: none"> ■ آزادانه حرکت نکردن غلتک ■ فرسودگی غلتک‌های کالندر ■ فرسوده بودن یا گیر کردن چرخ دنده‌های محرک ■ وجود اشکال در یاتاقان‌ها یا بلبرینگ‌های مربوط به غلتک کالندر ■ ثابت نبودن فشار غلتک‌های کالندر ■ فرسودگی غلتک‌های شیاردار امتکا پیچ ■ عدم چرخش مناسب غلتک‌های کالندر ■ فرسودگی شیارهای سیلندر شیاردار ■ فرسودگی زنجیرها - خارها، چرخ‌دنده‌های محرک سیلندر شیار ■ خمیدگی میله بالش ■ کثیف یا روغنی بودن میله بالش 	ایجاد بالش نایک‌نواخت
<ul style="list-style-type: none"> ■ کمبود فشار روی پدال پیانویی ■ یک‌نواخت کار نکردن عدل شکن و دستگاه مخلوط‌کن ■ یکی یا چند تا از بازکننده‌ها و تمیزکننده‌ها خراب کار نمی‌کند. ■ ترکیب الیاف کوتاه و متوسط مناسب نیست. ■ سرعت زننده به نسبت الیاف مصرفی زیاد است. ■ سرعت فن روی کندتر کم است. 	ضایعات و زیر جین بسیار زیاد می‌شود
<ul style="list-style-type: none"> ■ تنظیم نبودن اجاقی‌ها و خروجی‌های ضایعات زیربر ماشین ■ باز بودن بیش از اندازه درپچه‌های خروج 	وجود الیاف سفید و سالم در ضایعات
<ul style="list-style-type: none"> ■ فعال نبودن فلزیاب در هر کدام از ماشین آلات ■ کنده شدن میخ‌ها حصیرها در آخرین نقطه 	وجود فلز یا اشیای فلزی یا میخ و ... در الیاف حلاجی شده

<ul style="list-style-type: none"> ■ خوب عمل نکردن در پیچه‌ها ورودی ■ عمل نکردن فتوسل‌های در پیچه‌های الیاف ■ تغذیه نامناسب در اول خط یعنی عدل شکن که در سیستم جدید به پایین بالا مشخص می‌شود. 	<p>نایکنواخت پر شدن سیلوه‌های ذخیره</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ نامناسب بودن فشار کالندرها ■ چسبندگی الیاف بهم و کنده شدن بعضی از نقاط ■ غلتک‌های معیوب در ناحیه کشش ■ چسبندگی غلتک‌های کالندر ■ کشش نامناسب بین کالندر و بالشچه ■ کار نکردن بعضی از سنسورهای تغذیه 	<p>لایه نایکنواخت</p>
<p>کشیدگی زیاد از حد بین کالندر و بالشچه</p>	<p>پارگی لایه بالشچه</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ انتخاب نامناسب کشیدگی بین کالندر و غلتک خروجی ■ بریده شده و قطع شدن یک چشمه روی میز (بعد از شاخه شدن) 	<p>پارگی در فتیله خروجی</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ پیوند بد ■ معیوب بودن غلتک تغذیه ■ معیوب بودن غلتک‌های جدا کننده ■ بریده بریده بودن فتیله شانه به علت تنظیم نبودن زمان‌ها ■ حرکات دوره‌ای شانه ■ کشش زیاد روی میز شانه ■ کثیف بودن سطح میز شانه و ایجاد اصطکاک روی میز ■ شکستگی دنده‌ها 	<p>نایکنواختی در فتیله</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ نازک و کلفت بودن فتیله ■ گیرکردن فتیله ■ زدگی داشتن کالندر ■ تاب داشتن کالندر ■ انتخاب فاصله اشتباه در سیستم کشش 	<p>پارگی فتیله</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ کثیف بودن یا چرب بودن دهانه کویلر ■ کثیف بودن یا چرب بودن لوله کویلر ■ زخمی بودن غلتک‌های کالندر ■ لنگ داشتن غلتک کالندر ■ تنظیم نبودن سرعت حرکت کویلر و میزان خروج فتیله ■ کم بودن دنده‌های کویلر 	<p>جمع شدن فتیله بالای سینی کویلر</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ تنظیم نبودن مقدار مکش و سرعت آن ■ دهانه خروجی کویلر درست نمی‌چرخد. ■ بلبرینگ‌های یاتاقان‌ها معیوب است. 	<p>وجود الیاف سالم داخل جعبه ضایعات فتیله داخل با تکه چیده نمی‌شود.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ سینی کویلر نمی‌گردد. (تسمه پاره شده - بلبرینگ شکسته شده) ■ صفحه گرداننده بانکه نمی‌گردد (تسمه پاره شده - گیر کرده - بلبرینگ شکسته) 	<p>فتیله داخل یک طرف چیده می‌شود.</p>

<ul style="list-style-type: none"> ■ فاصله زیاد بین چرخ دنده‌ها ■ شکسته شدن دندانه چرخ دنده‌ها ■ فرسودگی و لنگ بودن غلتک‌های بالا و پایین ■ تنظیم ناصحیح آپرون‌ها ■ انتخاب ناصحیح کلیپس فاصله‌گذاری ■ پاره شدن فتیله در قفس فلاپر و عدم توقف ماشین به علت خرابی سیستم ■ گیر کردن فتیله لاری راهنما ورودی به جهت کشش ■ کشیدگی زیاد بین غلتک تولید و دماغه پروانه ■ کثیف بودن ورودی نیمچه نخ به دماغه و یا لوله عبور نیمچه نخ 	<p>پارگی - نیمچه نخ</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ پاره شدن ناصحیح کناره فتیله ■ نایکنواخت بودن فتیله ■ کثیف بودن و زدگی داشتن کریل ■ زدگی داشتن لبه بانکه در ماشین‌های فلاپر ■ زدگی داشتن لبه بانکه در ماشین‌های پاساز 	<p>نیمچه نخ املاپ‌دار</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ انتخاب نادرست دنده شیب بوبین ■ زیاد لق بودن انگشتی ■ شل شدن پیچ یکی از چرخ‌دنده‌های بالا پریل بوبین ■ لرزش محور چرخ و دنده بالابر در اثر لق شدن ■ گشاد شدن یاتاقان محور چرخ دنده بالابر ریل 	<p>ریزش نیمچه نخ از دو سر شیب‌دار بوبین</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ کاهش سرعت بوبین از حد لازم هنگامی که قطر بوبین تنظیم می‌شود. ■ اشتباه در انتخاب دنده پیچش بوبین 	<p>بوبین شل الف) اگر کلیه بوبین‌ها شل باشد</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ چگونگی پیچش نیمه نخ در دماغه بالای پروانه ■ کم بودن تعداد پیچش نیمچه نخ دور انگشتی ■ گرفتگی لوله پروانه که نیمچه نخ از آن عبور می‌کند ■ گرفتگی دهانه پروانه با پرز یا جرم یا الیاف ■ گرفتگی انگشتی با پرز یا جرم یا الیاف 	<p>ب) اگر تعداد محدودی از بوبین‌ها شل باشند</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ وجود بوبین‌گیر معیوب در ریل ■ بدجا انداختن بوبین‌گیر در ریل ■ برنامه دادن عملیات داف به‌صورت نادرست 	<p>گیر کردن ریل بوبین در ماشین‌های داف اتوماتیک</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ عمل نکردن اتولوپر (به‌طور کامل غیرفعال شده) ■ صحیح کار نکردن ترمیم‌کننده‌ها حسگرهای نایکنواختی ■ توزیع غلط کشش ■ موزی نبودن غلتک‌ها ■ فشار نامناسب غلتک‌های لاستیکی ■ چرخ‌دنده‌های معیوب ■ فرسودگی یاتاقان‌ها ■ نایکنواخت بودن فتیله در ماشین‌های قبل از آن ■ لنگ کار کردن چرخ‌دنده‌ها ■ تابدار بودن سیلندرهای تحتانی ■ نایکنواخت بودن زیاد از حد غلتک لاستیکی ■ انتخاب فاصله اشتباه در سیستم کشش ■ نامناسب بودن کالندر یا زخمی بودن آن 	<p>تولید فتیله نایکنواخت</p>

<ul style="list-style-type: none"> ■ سرد بودن سطح غلتک در ابتدای کار ■ نامناسب بودن رطوبت و دمای سالن ■ داشتن زدگی یا خراش روی غلتک لاستیکی ■ چسبندگی الیاف (داشتن عسلک داخل پنبه) ■ نامناسب بودن فشار غلتک‌ها یا نامناسب بودن فواصل ■ خیس بودن الیاف ■ ایجاد و الکتریسیته سالن در الیاف 	<p>پیچیدگی فتیله الیاف دور غلتک لاستیکی بالایی کشش</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ نامناسب بودن رطوبت و دمای سالن ■ داشتن زدگی یا خراش روی سطح سیلندر 	<p>پیچیدگی الیاف دور سیلندرها فلزی زیرین منطقه کشش</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ سنسور خراب است. ■ میکروسویچ‌ها مشکل دارند ■ سیستم قطع کن ماشین فرمان نمی‌دهد. ■ غلتک فلزی بالایی در قفسه تغذیه به سیلندر فلزی گردان زیرین تماس برقرار نمی‌کند. 	<p>در تغذیه با قطع شدن فتیله ماشین متوقف نمی‌شود</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ سیستم قطعکن فتیله معیوب است. ■ بالا بودن درصد الیاف کوتاه ■ تنظیم نبودن صحیح فاصله پنبه گیج ■ شکندگی الیاف 	<p>هنگام تعویض بانک فتیله قطع نمی‌شود (ریزش الیاف)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ ایجاد الکتریسیته ساکن در الیاف (بارموفق بین غلتک تولید داف) ■ تنظیم نبودن رطوبت سالن ■ ناپکناخت بودن مخلوط الیاف 	<p>شکم دادن الیاف</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ کشیدگی زیاد از حد در نیمچه نخ ■ بالا بودن دامنه لرزش در نیمچه نخ (در فاصله‌ای که نیمچه نخ بین غلتک تولید و دماغه پروانه تاب می‌گیرد) که نباید بیش از دو سانتی‌متر باشد. اگر بیشتر از دو سانتی‌متر باشد یا دهانه فلایر مسدود شده و یا دنده بوبین معیوب است. ■ وضعیت غلتک‌های تولید نامناسب است یا زخمی است. ■ پیوند بد فتیله 	<p>نایکناختی نیمچه نخ</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ اشتباه در برنامه داف ■ کمبود فشار هوا ■ اشکال در حرکت جانبی مرحله ای بوبین در کنار بوبین 	<p>ایجاد مشکل در تعویض بوبین در ماشین‌های داف اتومات</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ چسبندگی کم الیاف نسبت به هم ■ وجود بارهای موافق بین الیاف ■ نبودن راهنمای نیمچه نخ ■ تنظیم نبودن فشار در سیستم کشش ■ تنظیم نبودن فاصله منطقه کشش 	<p>پراکندگی الیاف</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ اشتباه در تعیین ضریب تاب ■ اشتباه در محاسبات تاب و دنده تاب ■ اشتباه در تعویض دنده تاب ■ شل بودن نوار دوک ■ جمع شدن پرز الیاف زیر پایه دوک ■ سفت شدن یا لرزش پیدا کردن دوک به علت خرابی بلبرینگ یا نداشتن روغن یا سفت بودن روغن ■ سفت شدن قرقه نوار ■ لق شدن دنده تاب روی محور خودش ■ پیچیده شدن نخ روی فلکه دوک ■ نازک شدن نیمچه نخ 	<p>نخ کم تاب</p>

<ul style="list-style-type: none"> ■ اشتباه در تعیین ضرب تاب ■ اشتباه در محاسبات تاب و دنده تاب ■ سفت شدن غلتک فوقانی جلو رینگ ■ ضخیم شدن نیمچه نخ ■ خشک بودن هوا سالن ■ کشیدگی کم یا سرعت بیش از حد نخ در ماشین چله پیچی 	<p>نخ پرتاب</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ علت در ماشین های قبل از آن ■ مناسب نبودن درصد رطوبت نسبی در سالن ریسندگی ■ زیاد بودن ضایعات برگشتی در پارتی مخلوط ■ مخلوط کردن الیاف خیلی کوتاه و خیلی بلند ■ خیس بودن الیاف مصرفی ■ چسبندگی داشتن الیاف پنبه (عسلک) ■ مصرف نکردن مواد آنتی استاتیک در برخی الیاف مانند پلی استر ■ کشیدگی نیمچه نخ در قفسه ■ کثیف بودن راهنماهای نیمچه نخ ■ کم بودن تاب نیمچه نخ ■ نامناسب بودن کندانسور نیمچه نخ یا گرفتگی سوراخ آن ■ زیاد بودن تاب نیمچه نخ ■ گسترده الیاف در غلتکها(پراکندگی الیاف) ■ لرزش داشتن ماشین ■ کشتی منطقه عقب زیاد است. ■ غلتک های فلزی تحتانی خمیده ■ آسیب دیدن شیارهای میل سیلندر فلزی جلو ■ تنظیم نبودن فاصله غلتک های فوقانی ■ غلتک های فوقانی کثیف ■ خارج از مرکز بودن غلتک های فوقانی ■ نامناسب بودن سختی روکش لاستیکی غلتک ■ سفت کار کردن غلتک های فوقانی ■ قطع شدن نخ و پیچیده شدن الیاف روی غلتک ■ آپرون کثیف ■ آپرون های لغزنده و مناسب نبودن اندازه آن ■ آپرون معیوب ■ بد بودن محل اتصال آپرون ها (بد و غلط چسباندن دو سر آن) ■ بدون آپرون کار کردن ■ فرسوده بودن یاتاقان ها و گشاد شدن آنها ■ جمع شدن پرز الیاف در چرخ دنده ها ■ چرخ دنده های معیوب و فرسوده ■ درگیری شل یا عمیق چرخ دنده ها ■ کشتی بیش از حد استاندارد ماشین ■ نامناسب بودن سیستم کشتی ■ نایکنواخت بودن لایه بالش حلاجی ■ عیوب ایجاد شده در ماشین کاردنیک ■ عیوب ایجاد شده در ماشین بالشچه ■ عیوب ایجاد شده در ماشین چند فتیله ■ عیوب ایجاد شده در ماشین شانه ■ عیوب ایجاد شده در ماشین فلاپر 	<p>نخ نایکنواخت</p>

<ul style="list-style-type: none"> ■ زیاد پر شدن بین دندان‌ها در ماشین جین پنبه ■ خیس بودن الیاف معرض در حلاجی ■ تمیز نشدن مرتب زنده‌ها، میله‌های اجاقی در ماشین حلاجی ■ سرعت بیش از حد زنده‌های تیغه‌ای در حلاجی ■ کج شدن یا افتادن سوزن‌های زنده سوزنی ماشین حلاجی ■ مصرف ضایعات برشی کاردینگ و ضایعات کلاهدک و ضایعات ماشین‌شانه ■ تمیز نکردن و برس نزدن مرتب نوارهای خاردار سیلندر و دافر ■ تخلیه نشدن مرتب ضایعات کاردینگ ■ کند بودن نوارهای خاردار کاردینگ (سیلندر و کلاهدک) ■ فیلر زدن اشتباه کاردینگ ■ کشش زیاد در ماشین کاردینگ ■ سرعت بیش از حد ماشین کاردینگ 	<p>نخ نپ‌دار (وجود گلوله‌های خیلی کوچک به هم گره خورده، باز نشده پنبه و الیاف دیگر را نپ می‌گویند)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ کافی نبودن درصد رطوبت نسبی در سالن ریسنده‌گی ■ خیس بودن الیاف مصرفی در حلاجی ■ خشک نشدن آبرنگ الیاف (تینت مصرفی روی الیاف) ■ مخلوط کردن الیاف خیلی کوتاه و خیلی بلند ■ خوب تمیز نکردن ماشین‌های حلاجی هنگام تغییر الیاف ■ کاردینگ ضعیف الیاف (خوب باز نشدن الیاف در ماشین کاردینگ) 	<p>نخ اسلاب‌دار (اسلاب نقطه نرم و زخیم شبیه گره است)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ تنظیم نبودن فاصله غلتک‌های کشش نسبت به طول متوسط الیاف ■ تمیز نشدن مرتب، هویت‌های زیر ورودی نیم‌تاب ■ پیوند بد در فتیله و نیمچه نخ ■ زیاد بودن تعداد پیوند در نیمچه نخ به علت خرابی ماشین نیم‌تاب ■ وجود فاصله زیاد بین پین آپرون و راهنمای آن در ماشین رینگ ■ جمع شدن پرز الیاف در ناحیه غلتک‌های کشش ماشین رینگ ■ اسلاب ماهی شکل به علت بارالکتریکی یا مناسب بودن آپرون یا آپرون ترک خورده در ماشین رینگ 	<p>دنباله نخ اسلاب‌دار</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ سرعت زیاد زنده‌های حلاجی که الیاف را خرد می‌کند. ■ کم بودن درصد رطوبت نسبی سالن رینگ ■ نظافت نشدن مرتب کف سالن رینگ ■ نظافت نشدن مرتب سقف و ستون‌ها و چراغ‌های سالن رینگ ■ تمیز نشدن مرتب ماشین‌های رینگ ■ تمیز نکردن به موقع هواکش‌های رینگ ■ گرفتگی سوراخ‌های لوله کلنده (فلوتی) زیر غلتک تولید ■ تمیز نکردن به موقعه چوب ماهویت‌ها ■ تمیز نکردن شیارهای غلتک‌های تحتانی کشش رینگ ■ کثیف بودن عینکی‌ها 	<p>نخ تُل‌دار (چسبیدن پرزهای ضایعاتی به یک طرف نخ با ایجاد نقاطی شبیه اسلاب ولی درازتر به صورت برجسته و نرم و کم تاب می‌باشد).</p>

<ul style="list-style-type: none"> ■ شیطانک سوخته و یا خط افتاده در اثر عدم تعویض به موقع ■ پاره شدن یک نخ و چسبیدن نیمچه نخ خروجی آن به نخ مجاور ■ باز بودن پنجره‌های سالن رینگ ■ نظافت ماشین‌آلات با جاروبرقی دمنده ■ باد زدن با مقوا به ماشین رینگ در حال کار 	<p>نخ تل دار ادامه</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ سرعت زیاد زنده‌های حلاجی ■ کم بودن درصد رطوبت سالن‌های ریسندگی ■ زیاد بودن درصد الیاف کوتاه در نخ ■ ضخیم بودن الیاف مصرفی نسبت به ظرافت نخ ■ جمع شدن پرز روی غلتک‌ها و آپرون‌های منطقه کشش ■ تغذیه دو نیمچه نخ در رینگ ■ کشش زیاد در رینگ ■ خارج از مرکز بودن دوک رینگ ■ لرزش دوک رینگ ■ خارج از مرکز بودن حلقه‌های ضد بالن رینگ ■ ضربه زدن نخ به صفحات جدا کننده ■ کم بودن تاب نخ ■ استفاده از شیطانک سبک ■ کم بودن فاصله آزاد نخ در شیطانک در سرعت‌های زیاد ■ سوختن شیطانک و خط افتادن روی آن 	<p>نخ پرزدار نخ‌هایی با سطح موئین و ریش‌ریش شده</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ تنظیم نبودن دوک رینگ نسبت به عینکی ■ کج بودن ماسوره خای و استفاده از آن ■ زخمی بودن دم خوکی راهنمای نخ ■ لقی دوک رینگ یا لرزش آن ■ زیاد شدن قطر ماسوره پر ■ شل بودن نوار دوک و ایجاد ماسوره شل و چاق ■ سفت شدن دوک ■ شیطانک سوخته یا خط افتاده ■ تعویض به موقع شیطانک ■ بی‌احتیاطی هنگام حمل ماسوره‌ها ■ وجود نقاط تیز و برنده در جعبه‌های محل ماسوره 	<p>نخ زده‌دار (وجود محل‌های زخمی یا نیمه بریده در نخ یک‌لا را که سبب پاره شدن زیاد نخ در ماشین‌های بعدی می‌شود.)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ سبک شدن وزن نیمچه نخ ■ تغییرات نمره فیتیله در پاساژها به علت قطع شدن یک فیتیله و متوقف نشدن ماشین ■ یک لا بودن بوبین فلاپر در سیستم‌های قدیمی که دو مرحله نیم تاب دارد، یکی از نیمچه نخ‌ها پاره شده و پیوند نخورده است. ■ آویزان شدن سر نیمچه نخ از روی قفسه و سخت باز شدن آن ■ گرفتگی سوراخ راهنمای نوسان کننده که نیمچه نخ از آن وارد قسمت کشش رینگ می‌شود و سفت شده و باعث نازکی نخ می‌گردد. 	<p>نخ باریک</p>

<ul style="list-style-type: none"> ■ پیوند طولیل و دولای فتیله توسط کارگر در ماشین‌های گاردینگ پاساژ و نیم‌تاب ■ دولا رفتن نیمچه نخ و عدم توجه کارگر ■ کم بودن فشار از غلتک‌های فوقانی در ماشین کشش و نیم‌تاب ریسندگی ■ تغییرات نمره فتیله در پشت ماشین‌های پاساژ در جهت ضخیم شدن ■ پاره شدن فتیله در پشت ماشین نیم‌تاب و چسبیدن به فتیله مجاور خود ■ پاره شدن نیمچه نخ در قفسه رینگ، چسبیدن به نیمچه مجاور خود ■ پاره‌شدن نیمچه در قفس رینگ چسبیدن به نیمچه مجاور خود (دوبلر آمدن) ■ پیچیده شدن الیاف به دور غلتک بالایی یا پایینی کشش رینگ 	<p style="text-align: center;">نخ ضخیم</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ از پشت غلتک پیوند زدن ■ بلند گرفتن سر نخ پیوند ■ دبر رها کردن سر نخ پیوندی ■ پیوند زدن درحالی‌که روی غلتک الیاف پیچیده است. 	<p style="text-align: center;">نخ پیونددار (ضخیم و طولانی بودن پیوندها)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ کپک زدگی الیاف در عدل‌ها در اثر نمناک بودن محیط نگهداری ■ بی‌دقتی هنگام بازکردن عدل‌ها و جدا نکردن کامل قطعات گونی ■ باز نشدن ناکافی الیاف پنبه در حلاجی مصرف پنبه نارس ■ مصرف مجدد و زیاد ضایعات گاردینگ ماشین وشانه در حلاجی ■ کم بودن سرعت زنده‌ها در حلاجی که سبب خارج نشدن مواد خارجی از پنبه می‌شود. ■ تنظیم نبودن میله‌های اجاقی در زیر کلیه زنده‌ها ■ تنظیم نبودن میله‌های اجاقی و سینی آبکش زیر گاردینگ ■ تمیز کردن گاردینگ با پارچه و ورود قطعات پارچه به ماشین ■ تخلیه نشدن مرتب ضایعات گاردینگ ■ تمیز نشدن مرتب و زوده‌زود خارهای گاردینگ (سیلندرو دافر) و خراب بودن برس تمیزکننده کلاک ■ گاردینگ ضعیف الیاف به‌خوبی باز نشدن الیاف پنبه و پشم در قسمت گاردینگ ■ سرعت بیش از حد ماشین گاردینگ 	<p style="text-align: center;">نخ آشغال‌دار (وجود مواد خارجی مانند ذرات برگ و فضولات و الیاف گونی)</p>

<ul style="list-style-type: none"> ■ ضعیف و کم قوه بودن الیاف پنبه با توجه به نوع، درجه و منطقه کشت آن ■ ضعیف و کم قوه بودن الیاف مصنوعی از کارخانه سازنده الیاف ■ مصرف الیاف کپک زده و پوسیده در حلاجی ■ مصرف الیاف خیس در حلاجی ■ مصرف بیش از حد ضایعات بازگشتی از خط ریسندگی در الیاف جدید ■ ناپیکنواخت مخلوط کردن ضایعات بازیافتی ■ مخلوط نکردن انواع مختلف پنبه در حلاجی ■ خرد شدن الیاف در کاردینگ به علت سرعت بیش از حد زنده‌ها و تعدد زنده‌ها در مورد الیاف مرغوب ■ خرد شدن الیاف در کاردینگ به علت صحیح نبودن تنظیمات در مورد الیاف مرغوب ■ خوب باز نشدن الیاف در ماشین‌های کاردینگ ■ آسیب‌دیدگی و زدگی در کلیه شافت‌ها خصوصاً شافت جلو ■ خشک بودن بیش از حد هوای سالن ■ عدم تعویض به موقع شیطانک ■ کم بودن تاب نخ یک‌لا (قبلاً و دلایل گفته شده) ■ نخ نازک (قبلاً و دلایل گفته شده) ■ نخ زده‌دار (قبلاً و دلایل گفته شده) 	<p>نخ با استقامت کم (کم بودن قدرت و استحکام نخ نسبت به نمره آن)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ پاک کردن ماسوره‌ها به طرز غلط که باعث زخمی شدن سطح ماسوره می‌شود. ■ سفت کردن ماسوره روی دوک با اشیایی مانند چوب که روی ماسوره زخمی می‌شود و یا ترک برمی‌دارد. ■ بی‌دقتی در حمل و نقل و جمع‌آوری صحیح ماسوره‌ها ■ پرتاب کردن ماسوره‌ها ■ عدم کیفیت مناسب ماسوره‌ها 	<p>ماسوره خالی زخمی</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ تنظیم نبودن زمان توقف بعد از پرشدن ماسوره ■ زود داف کردن ماشین به وسیله کارگر مربوطه (داف دستی) ■ عدم جاگذاری مناسب ماسوره روی دوک 	<p>ماسوره‌های سر خالی (خالی بودن سر ماسوره از نخ)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ دیر داف کردن به علت تنظیم نبودن ماشین ■ کوتاه یا گشاد شدن ماسوره و پایین رفتن ماسوره روی دوک ■ بی‌دقتی کارگر هنگام داف ■ تنظیم نبودن قسمتی از صفحه عینکی و نواسانات میز عینک 	<p>ماسوره سر ریخته (پیچیدن نخ تا لبه بالایی ماسوره)</p>

<ul style="list-style-type: none"> ■ تنظیم نمودن ماشین در نقطه شروع پیچش نخ ■ بالا بودن میز عینکی در شروع کار توسط متصدی داف جهت زودتر داف کردن ماشین ■ سهل‌انگاری هنگام پیوند و پیچش نخ روی ماسوره خالی در ابتدای کار ■ گشاد شدن ماسوره در اثر ترک خوردگی و شکستگی 	<p>ماسوره ته خالی</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ تنظیم نبودن ماشین در نقطه شروع پیچش ■ زیاد پایین نگهداشتن صفحه عینکی در شروع کار ■ کوتاه شدن ماسوره و شکستگی انتهای ماسوره ■ خوب جا نیفتادن ماسوره به پایین و ته میله دوک ■ بی‌دقتی در داف کردن و به‌هم خوردن شکل ماسوره، بی‌دقتی در حمل و نقل ماسوره 	<p>ماسوره ته ریخته</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ استفاده از شیطانک سبک و کم بودن کشیدگی نخ ■ لقی شدن عینکی ■ سفت بودن میله دوک به علل مختلف فنی و یا تجمع پرز روی آن 	<p>ماسوره شل</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ عدم تعویض دنده ردیف هنگام تعویض نمره نخ ■ سنگین بودن شیطانک ■ افزایش سرعت ماشین ■ داف دستی و بالا بردن صفحه عینکی با دست توسط کارگر 	<p>ماسوره لاغر</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ عدم تعویض دنده ردیف هنگام تعویض نمره نخ ■ استفاده از شیطانک سبک ■ کاهش سرعت ■ پایین دادن تدریجی میز عینکی با دست 	<p>ماسوره چاق</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ گیرکردن دنده ردیف که باعث به‌هم خوردن نوسان میز می‌گردد. ■ گیرکردن حرکت میز به علل مختلف مانند پاره شدن زنجیر یا تسمه یا وزنه ■ پایین دادن صفحه عینکی به‌طور دستی ■ ماسوره ته باد کرده که بایستی دنده ردیف نیز عوض شود. ■ نایکنواختی در طول نخ 	<p>ماسوره باد کرده (نخ روی ماسوره در محلی از ماسوره کلفت‌تر است) یعنی تجمع پیچش در آن نقطه ایجاد شده است.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ بی‌دقتی کارگر هنگام زدن پیوند و مایه رو مایه زدن ■ در شروع کار میز بالا باشد و سپس پایین آورده شود که در این ناحیه نخ از روی ماسوره خوب باز نمی‌شود. 	<p>ماسوره مایه رو مایه (ماسوره‌ای که کارگر به‌جای پیوند نخ پاره شده توسط نخ دیگری مایه زده و پیوند می‌زند).</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ دیر پیوند زدن نخ توسط کارگر ماشین ■ پاره کردن عمدی نیمچه نخ در قفسه به علت زدگی داشتن غلتک‌ها آپرون کج بودن دوک و پاره‌شدن نوار دوک و نبود شیطانک و ... ■ بالا دادن صفحه عینکی توسط کارگر یا متصدی داف در آخر پست ■ با دست رد کردن تعدادی دنده شیطانک به علت تنظیم نبودن حرکت دنده شیطانک یا خوردگی سر ضامن آن 	<p>ماسوره جامانده (نازک شدن قطر نخ روی ماسوره نخ‌دار)</p>

<ul style="list-style-type: none"> ■ ماسوره سر ریخته (قبلاً دلایلی گفته شده) ■ ماسوره ته ریخته شده ■ ماسوره شل ■ ماسوره چاق ■ مناسب نبودن کیفیت پیچش نخ روی ماسوره برای نمره نخ مورد نظر 	<p>ماسوره روده شده (ریختن نخ و به هم ریخته شدن آن روی ماسوره)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ عدم شناسایی نوع نخ به علت کافی نبودن آبرنگ (تینت الیاف که در حلاجی برای شناسایی نوع الیاف به کار می‌رود) ■ مصرف نایکنواخت آبرنگ ■ کور رنگی در برخی از کارگران ریسندگی ■ بدون جهت و بدون اطلاع تعویض رنگ آبرنگ در حلاجی ■ کافی نبودن روشنایی در سالن ریسندگی ■ به کار بردن ته بانک‌های فلایر در پشت ماشین‌ها ساز به علت بی‌دقتی کارگر ■ مصرف بوبین نیمچه نخ اشتباه در رینگ ■ مایه دادن رویه ماسوره به وسیله نخ غیر مشابه ■ زدن علامت اشتباه روی ماسوره 	<p>ماسوره با نخ اشتباه (وجود دو نوع نخ روی یک ماسوره)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ کثیف و روغنی بودن کف سالن که باعث می‌شود ماسوره که روی زمین می‌افتد فوراً کثیف یا روغنی شود. ■ تماس دست کثیف یا روغنی کارگر مکانیک و کارگر ماشین داف ■ تماس ماسوره با شیطانک و عینکی روغنی به علت نامیزان بودن ■ شل بودن نواردوک که سبب چاق شدن ماسوره و تماس آن با شیطانک و عینکی می‌شود. ■ کثیف بودن کف جعبه‌های حمل ماسوره 	<p>ماسوره کثیف یا روغنی (نخ روی ماسوره کثیف یا روغنی یا گریس خورده یا سیاه شده)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ زخمی بودن شیارهای داخل تردمل ■ تنظیم نبودن راهنما جلو تردمل یا زخمی بودن آن ■ تنظیم نبودن راهنمای لایه که بایستی باعث شود که تماس بین قرقره لاستیکی و شافت دوک قطع شود. 	<p>پیچش غیراستاندارد (حالت بشقابی)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ تنظیم نبودن راهنماهای ایجاد کشیدگی شامل دیسک یا کفشک ■ عدم تنظیم فاصله بین بسته و درام ■ مثلث راهنما و ■ سفت شدن بلبرینگ‌ها بازوی نگهدارنده 	<p>تولید بسته شل</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ به هم خوردن و تنظیم نبودن فرمان لاستیکی بین غلتک و درام ■ به هم خوردن حالت افقی تردمل ■ عدم تماس کامل بسته و سطح درام 	<p>تنظیم نبودن زاویه پیچش</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ تنظیم نبودن حسگر پایین ماسوره ■ تنظیم نبودن چنگال‌های راهنما ■ پیدا نشدن سر نخ به علت پیچش نامنظم نخ روی ماسوره 	<p>بیرون انداختن ماسوره نیمه پر</p>

<ul style="list-style-type: none"> ■ عمل نکردن قیچی ■ تنظیم نبودن اوسترها ■ کشیف شدن چشمی‌ها 	<p>عبور نایکنواختی‌ها و نقاط نازک و کلفت پیچیدن روی بسته</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ به هم خوردن حرکت افقی تردمل ■ عدم نوسان قرقره لاستیکی ■ قرار گرفتن قرقره لاستیکی در حالت Anti Pattern 	<p>ایجاد حالت نواری Pattern</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ خرابی بازو نگهدارنده بسته و خرابی بلبرینگ‌ها ■ کوتاه شدن دوک خالی (استاندارد نبودن دوک مقوایی یا پلاستیکی) ■ شکسته بودن دوک مقوایی یا پلاستیکی ■ به هم خوردن شیب و تنظیم مربوطه ■ شل پیچی بسته نخ ■ نواری شدن حالت بسته نخ 	<p>ریزش نخ روی بسته نخ</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ تنظیم نبودن راهنماهای ایجاد کشیدگی نخ ■ خرابی بازو نگهدارنده مانند خرابی بلبرینگ‌ها و یا فنرهای آن ■ تنظیم نبودن فنر با توجه به وزن و فشار وارد بر درام با توجه به داف بسته نخ. 	<p>سفت یا نرم شده بسته نخ</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ تنظیم نبودن شاخک نگهدارنده ■ تنظیم نبودن صفحه نگهدارنده و کنترل کننده ماسوره نخ 	<p>باز نشدن صحیح ماسوره و حرکت آن حین باز شدن نخ</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ خرابی اتصالات لوله‌های مکشی ■ پیدا نشدن سرخ‌های پاره شده ■ زخمی شدن بازوهای گیرنده گره زن ■ شکستن بلبرینگ‌های گره زن ■ عدم حرکت دورانی معکوس ■ عدم به کارگیری عامل پیوند مناسب در ماشین‌های پیوندزن 	<p>گره نخوردن نخ یا پیوند نخوردن آن</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ بد مخلوط شدن الیاف ■ غیریکنواخت بودن دمای سالن و رطوبت مورد نیاز ■ نایکنواختی در مکش آبکش‌ها 	<p>نایکنواختی در وزن لپ</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ میزان نبودن دستگاه‌های پیاپویی ■ پر نبودن انبار رزرو در حدود سه چهارم ■ نایکنواختی مخلوط ضایعات با الیاف ■ تغذیه زیاد ضایعات و یا برگشتی از شانه 	<p>نایکنواختی کوتاه در بالش</p>

<ul style="list-style-type: none"> ■ تنظیم نبودن در پیچه هواکش ■ آبکش (کندانسر) دارای عیب فنی می‌باشد. ■ ایجاد سوراخ‌های بزرگ روی آبکش ■ تنظیم نبودن و یا شکستگی یکی از دنده‌های دستگاه فشار روی بالش ■ تنظیم نبودن غلتک یا زننده یکنواخت‌کننده (یک طرف گشادتر از طرف دیگر است و پنبه در یک قسمت بیشتر از قسمت دیگر تغذیه می‌شود). 	ایجاد بالش کله قندی
<ul style="list-style-type: none"> ■ تراکم ضایعات در ماشین‌زننده ■ خراب بودن کندانسور ■ زیاد زده شدن الیاف در ماشین‌های حلاجی 	ایجاد سوراخ در بالش
<ul style="list-style-type: none"> ■ تراکم ضایعات ■ کج بودن سوزن‌های زننده.... ■ کثیف بودن کناره کندانسور ■ داشتن زدگی روی صفحه کندانسور 	بریدگی کناره‌های بالش
<ul style="list-style-type: none"> ■ چسبندگی الیاف به هم (در اثر وجود عسلک یا شسته در الیاف پنبه) 	تکه‌تکه شدن لایه‌های بالش
<ul style="list-style-type: none"> ■ عرضه ناپیکنواخت بازکننده که سبب می‌شود که جعبه ذخیره پر نشود. ■ کثیف بودن یا گیر کردن دستگاه یکنواخت‌کننده ■ سر خوردن یا نوسان داشتن تسمه یکنواخت‌کننده ■ کم و زیاد بودن جریان هوا در استوانه‌های آبکش ■ فشار زیاد در لحظه غبار ■ فرسودگی استوانه‌های آبکش (لنگ کار کردن، بیضوی شدن) ■ نقاط خشن روی سطح استوانه آبکش ■ کثیف بودن استوانه‌های آبکش (مسدود بودن سوراخ‌های کانال کثیف) ■ زیاد بودن مکش در وسط یا کناره‌های آبکش ■ نامناسب بودن دور در دقیقه زننده‌ها ■ نامناسب بودن وضعیت خارزننده‌ها ■ نامناسب پر شدن جعبه ذخیره دوم ■ لغزش تسمه جعبه ذخیره الیاف 	بالش ناپیکنواخت