

جدول ۵۰- 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 ۵۱ - شرایط استاندارد محیط سالن های 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 شانه زنی
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) نمره های 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 ۵۲ - 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 بوبین پیچی برای نمره های:				
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	چله کشی
۶۵-۷۰	۲۳-۲۴	۶۵-۷۰	۲۰-۲۳	بافندگی

جدول ۵۳ - 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 ۵۴- نتایج تصفیه آب در نساجی به روش‌های مختلف

تصفیه شده به روش زئولیت سدیم		تصفیه شده به روش آهک کربنات سدیم		تصفیه نشده		یون یا ترکیب
epm	ppm	epm	ppm	epm	ppm	
۰/۰۰	۰	۰/۴۰	۶/۸	۰/۰۰	۰	نیدروکسیل (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	نیتрат (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 ۵۵- ظرفیت گرمایی ویژه چند ماده بر حسب $\frac{J}{Kg^{\circ}C}$

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

جدول ۵۶- 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 کلاهدک از سطح سوزنی سیلندر	۰/۰۱۰ اینچ
۶	فاصله سطح سوزنی کلاهدک از سطح سوزنی سیلندر	۰/۰۱۰ اینچ
۷	فاصله سطح سوزنی کلاهدک از سطح سوزنی سیلندر	۰/۰۱۰ اینچ
۸	فاصله سطح سوزنی کلاهدک از سطح سوزنی سیلندر	۰/۰۱۰ اینچ
۹	فاصله سطح سوزنی کلاهدک از سطح سوزنی سیلندر	۰/۰۱۰ اینچ
۱۰	فاصله شانه کلاهدک از سطح سوزنی کلاهدک	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	۰/۳۲ اینچ
۲۴	فاصله لبه جلو آبکش زیر سیلندر از سطح سوزنی سیلندر	۰/۰۶۴ اینچ

جدول ۵۷- 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

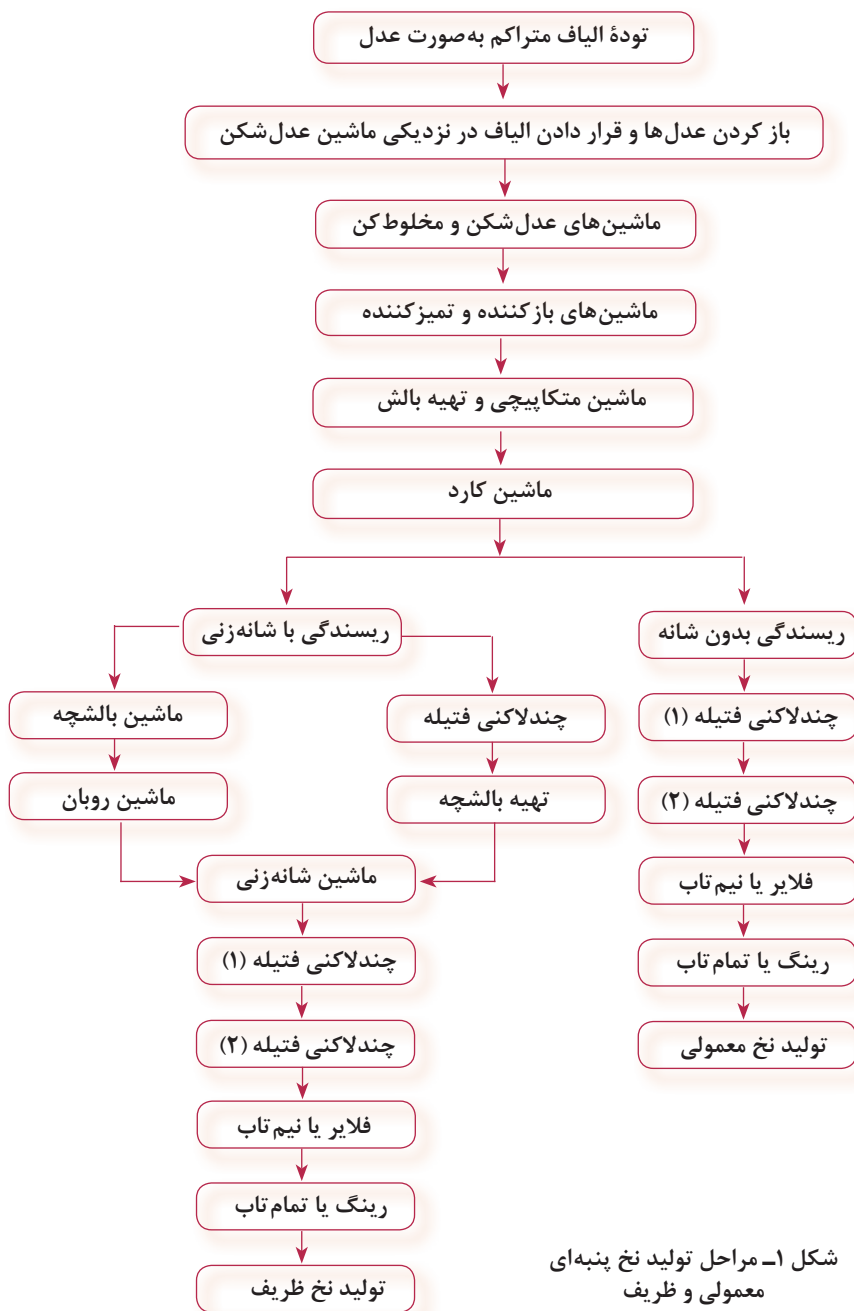
جدول ۵۸- طول پنبه (واحد اندازه‌گیری محصولات ریسندگی پنبه‌ای)

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 ۵۹- واحد اندازه‌گیری (مشخصات عدل‌های پنبه در کشورهای مختلف)

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 ۶۰ - فرایندها و روش رفع عیوب عملیات ریسندگی

علت ایجاد عیب	بررسی عیوب مراحل ریسندگی
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. ■ دریچه‌های اجاقی بیش از اندازه باز مانده است. ■ نامناسب بودن جریان هوای جداکننده ضایعات. 	وجود اشغال و ضایعات زیر ماشین آلات حلاجی با حجم زیاد
<ul style="list-style-type: none"> ■ کم بودن دورزننده‌ها ■ تنظیم نبودن دوربین‌های سکرومات ■ دریچه‌های زیاد بسته شده 	وجود تراش Trash و اشغال 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 زنده خصوصاً زنده 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 پیاپویی ■ یکنواخت کار نکردن عدل شکن و دستگاه مخلوط کن ■ یکی یا چند تا از بازکننده‌ها و تمیزکننده‌ها خراب کار نمی‌کند. ■ ترکیب الیاف کوتاه و متوسط مناسب نیست. ■ سرعت زنده 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 زیر بر ماشین ■ باز بودن بیش از اندازه دریچه‌های خروج 	وجود الیاف سفید و سالم در ضایعات
<ul style="list-style-type: none"> ■ فعال نبودن فلزیاب در هر کدام از ماشین‌آلات ■ 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"> ■ تنظیم نبودن در پیچه هواکش ■ آبکش (کندانسر) دارای عیب فنی می باشد. ■ ایجاد سوراخ های بزرگ روی آبکش ■ تنظیم نبودن و یا شکستگی یکی از دنده های دستگاه فشار روی بالش ■ تنظیم نبودن غلتک یا زننده یکنواخت کننده (یک طرف گشادتر از طرف دیگر است و پنبه در یک قسمت بیشتر از قسمت دیگر تغذیه می شود). 	<p>ایجاد بالش کله قندی</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ تراکم ضایعات در ماشین زننده ■ خراب بودن کندانسور ■ زیاد زده شدن الیاف در ماشین های حلّاجی 	<p>ایجاد سوراخ در بالش</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ تراکم ضایعات ■ کج بودن سوزن های زننده.... ■ کثیف بودن کناره کندانسور ■ داشتن زدگی روی صفحه کندانسور 	<p>بریدگی کناره های بالش</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ چسبندگی الیاف به هم (در اثر وجود عسلک یا شسته در الیاف پنبه) 	<p>تکه تکه شدن لایه های بالش</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ عرضه نایکنواخت بازکننده که سبب می شود که جعبه ذخیره پر نشود. ■ کثیف بودن یا گیر کردن دستگاه یکنواخت کننده ■ سر خوردن یا نوسان داشتن تسمه یکنواخت کننده ■ کم و زیاد بودن جریان هوا در استوانه های آبکش ■ فشار زیاد در لحظه غبار ■ فرسودگی استوانه های آبکش (لنگ کار کردن، بیضوی شدن) ■ نقاط خشن روی سطح استوانه آبکش ■ کثیف بودن استوانه های آبکش (مسدود بودن سوراخ های کانال کثیف) ■ زیاد بودن مکش در وسط یا کناره های آبکش ■ نامناسب بودن دور در دقیقه زننده ها ■ نامناسب بودن وضعیت خارزننده ها ■ نامناسب پر شدن جعبه ذخیره دوم ■ لغزش تسمه جعبه ذخیره الیاف 	<p>بالش 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 (داشتهن 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 قطع کن فتیله معیوب است. ■ بالا بودن درصد الیاف کوتاه ■ تنظیم نبودن صحیح فاصله پنبه گیج ■ شکندگی الیاف 	<p>هنگام تعویض بانکه فتیله قطع نمی‌شود (ریزش الیاف)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ ایجاد الکتریسیته ساکن در الیاف (بارموافق بین غلتک تولید داف) ■ تنظیم نبودن رطوبت سالن ■ ناپیچان 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>ناپیکنواختی 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 به‌علت خرابی بلبرینگ یا نداشتن روغن یا سفت بودن روغن ■ سفت شدن قرقره نوار ■ لقی 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"> ■ خوب عمل نکردن دریچه‌ها ورودی ■ عمل نکردن فتوسل‌های دریچه‌های الیاف ■ تغذیه نامناسب در اول خط یعنی عدل شکن که در سیستم جدید به پایین بالا مشخص می‌شود. 	<p>نایکنواخت پر شدن سیلوهای 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 ■ گیر کردن 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 کوپلر ■ کثیف بودن یا چرب بودن لوله کوپلر ■ زخمی بودن غلتک‌های کالندر ■ لنگ داشتن غلتک کالندر ■ تنظیم نبودن سرعت حرکت کوپلر و میزان خروج فتیله ■ کم بودن دنده‌های کوپلر 	<p>جمع شدن فتیله بالای سینی کوپلر</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ تنظیم نبودن مقدار مکش و سرعت آن ■ دهانه خروجی کوپلر 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 کوپلر نمی‌گردد. (تسمه پاره شده - بلبرینگ شکسته شده) ■ صفحه گرداننده بانک 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 فلایر 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 ■ کشیف 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 ■ کشیف بودن و زدگی داشتن کریل ■ زدگی داشتن لبه بانکه در ماشین‌های فلایر ■ زدگی داشتن لبه بانکه در ماشین‌های پاساژ 	<p>نیمچه نخ املا‌دار</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ انتخاب نادرست دنده شیب بوبین ■ زیاد لُق بودن انگشتی ■ شل شدن پیچ یکی از چرخ‌دنده‌های بالا پریل بوبین ■ لرزش محور چرخ و دنده بالا بر در اثر لُق شدن ■ گشاد شدن پاتاقان محور چرخ دنده بالا بر 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 بوبین گیر معیوب در ریل ■ بدجا انداختن بوبین گیر در ریل ■ برنامه دادن عملیات داف به صورت نادرست 	<p>گیر کردن ریل بوبین در ماشین‌های داف اتوماتیک</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ عمل نکردن اتولوپر (به طور کامل غیرفعال شده) ■ صحیح کار نکردن ترمیم‌کننده‌ها حسگرهای نایک‌نواختی ■ توزیع غلط کشش ■ موازی نبودن غلتک‌ها ■ فشار نامناسب غلتک‌های لاستیکی ■ چرخ‌دنده‌های معیوب ■ فرسودگی پاتاقان‌ها ■ 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"> ■ 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 ماشین‌های 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 آنتی‌استاتیک در برخی الیاف مانند پلی‌استر ■ 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 ■ گستردگی الیاف در غلتک‌ها (پراکندگی الیاف) ■ لرزش داشتن ماشین ■ ککش منطقه عقب زیاد است. ■ غلتک‌های فلزی تحتانی خمیده ■ آسیب دیدن شیارهای میل سیلندر فلزی جلو ■ تنظیم نبودن فاصله غلتک‌های فوقانی ■ غلتک‌های فوقانی کثیف ■ خارج از مرکز بودن غلتک‌های فوقانی ■ نامناسب بودن سختی روکش لاستیکی غلتک ■ سفت کار کردن غلتک‌های فوقانی ■ قطع شدن نخ و پیچیده شدن الیاف روی غلتک ■ آپرون کثیف ■ آپرون‌های لغزنده و مناسب نبودن اندازه آن ■ آپرون معیوب ■ بد بودن محل اتصال آپرون‌ها (بد و غلط چسباندن دو سر آن) ■ بدون آپرون کار کردن ■ فرسوده بودن یاتاقان‌ها و گشاد شدن آنها ■ جمع شدن پرز الیاف در چرخ‌دنده‌ها ■ چرخ‌دنده‌های معیوب و فرسوده ■ درگیری شل یا عمیق چرخ‌دنده‌ها ■ ککش بیش از حد استاندارد ماشین ■ نامناسب بودن سیستم ککش ■ ناپیکنواخت 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 فلایر 	<p>نخ ناپیکنواخت</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 زدن 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 style="text-align: center;">نخ نپ‌دار</p> <p>(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 ریسندگی ■ 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 style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">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 موقع چوب ماهوت‌ها ■ تمیز نکردن شیارهای غلتک‌های تحتانی کشش رینگ ■ کثیف بودن عینکی‌ها 	<p style="text-align: center;">نخ تُل‌دار</p> <p>(چسبیدن پرزهای ضایعاتی به یک طرف نخ با ایجاد نقاطی شبیه اسلاب ولی درازتر به صورت برجسته و نرم و کم‌تاب 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 تل‌دار 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 مویین و ریش‌ریش شده</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ تنظیم نبودن دوک رینگ نسبت به عینکی ■ کج بودن ماسوره خالی 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 فتیله در پاساژها به علت قطع شدن یک فتیله و متوقف نشدن ماشین ■ یک لا بودن بوبین فلایر 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 نوسان‌کننده 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 طویل 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 ریستندگی ■ 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 ■ پاره شدن نیمچه در قفس رینگ چسبیدن به نیمچه مجاور خود (دوبلر آمدن) ■ پیچیده شدن الیاف به دور غلتک بالایی یا پایینی کشش رینگ 	<p>نخ ضخیم</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ از پشت غلتک پیوند زدن ■ بلند گرفتن سرنخ پیوند ■ دیر رها کردن سر نخ پیوندی ■ پیوند زدن درحالی که روی غلتک الیاف پیچیده است. 	<p>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 کاردینگ 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 کاردینگ ■ تمیز کردن کاردینگ با پارچه و ورود قطعات پارچه به ماشین ■ تخلیه نشدن مرتب ضایعات کاردینگ ■ تمیز نشدن مرتب و زودبه‌زود خارهای کاردینگ (سیلندرو دافر) و خراب بودن برس تمیزکننده کلاهک ■ کاردینگ ضعیف الیاف به‌خوبی باز نشدن الیاف پنبه و پشم در قسمت کاردینگ ■ سرعت بیش‌ازحد ماشین کاردینگ 	<p>نخ اشغال‌دار (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 ■ نایکنواخت 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 نوسانات میز عینک 	<p>ماسوره سر ریخته (پیچیدن نخ تا لبه بالایی ماسوره)</p>

<ul style="list-style-type: none"> ■ تنظیم نبودن ماشین در نقطه شروع پیچش نخ ■ بالا بودن میز عینکی در شروع کار توسط متصدی داف جهت زودتر داف کردن ماشین ■ سهل انگاری 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 ■ بی دقتی در داف کردن و به هم خوردن شکل ماسوره، بی دقتی 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 ■ لق 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"> ■ گیر کردن دنده ردیف که باعث به هم خوردن نوسان میز می گردد. ■ گیر کردن حرکت میز به علل مختلف مانند پاره شدن زنجیر یا تسمه یا وزنه ■ پایین دادن صفحه عینکی به طور دستی ■ ماسوره ته باد کرده که بایستی دنده ردیف نیز عوض شود. ■ نایکخواختی در طول نخ 	<p>ماسوره باد کرده (نخ روی ماسوره در محلی از ماسوره کلفت تر است) یعنی تجمع پیچش در آن نقطه ایجاد شده است.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ بی دقتی 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 نمی شود. 	<p>ماسوره مایه رو مایه (ماسوره ای که کارگر به جای پیوند نخ پاره شده توسط نخ دیگری مایه زده و پیوند می زند).</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 پاره شدن 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 نخ دار)</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 می رود) ■ مصرف ناپختنواخت 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 بانکه های فلایر در پشت ماشین پاساژ به علت بی دقتی 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 می شود ماسوره که روی زمین می افتد 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 می شود. ■ کثیف بودن کف جعبه های 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 بلبرینگ ها 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 چنگال های 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 ■ کثیف 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 فرقره لاستیکی ■ قرار گرفتن فرقره 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 سرنخ‌های پاره شده ■ زخمی شدن بازوهای گیرنده گره زن ■ شکستن بلبرینگ‌های گره زن ■ عدم حرکت دورانی معکوس ■ عدم به‌کارگیری 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 دستگای پیانویی ■ 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>