**02-199 КамАЗ-5410 6х4 седельный тягач с нагрузкой на седельно-сцепное устройство 8.1 тн с полуприцепом ОдАЗ-9370 (КЗАП-9370) гп 14.2 тн, мест 3 и 1 спальное, вес автопоезда: снаряженный 6.8+4.95 тн, полный 6.8+19.1 тн, КамАЗ-740 210 лс, 80-100 км/час, КамАЗ Набережные Челны, КЗАП г. Сосновоборск 1976-81/1997 г.**



Моделька моделькою, а на мысли наводит грустные. Слава Богу КамАЗ сохранили, а вот судьба изготовителя прицепа, к сожалению, как и тысяч других предприятий, весьма печальна и наглядно показывает к чему приводит бездумное доверие к западным «ценностям», если не сказать лакейское преклонение перед ними.

 А о тягаче замечательно написал Н. С. Марков в 4-х частях на https://zen.yandex.by/media/mmariya/kak-sozdavalis-sedelnye-tiagachi-kamaz.

**Красноярский завод автомобильных прицепов** (1976—90 г.),

Сосновоборский машиностроительный завод (1990—91 г.),

ЗАО «БЕСОТРАЛ» (1991—2001 г.),

Красноярский завод прицепной техники (2001—09 г.).

 Основание Красноярского завода автомобильных прицепов было связано с интенсивным развитием в СССР производства автопоездов, строительством крупных автомобильных фирм, в том числе КамАЗа, и необходимостью организации массового производства прицепной техники. Завод первоначально планировался как основной поставщик прицепного состава для большегрузных автомобилей марки КамАЗ.

 В 1970 г. были изданы распоряжение Совета Министров СССР и приказ Министерства автомобильной промышленности СССР о строительстве в 1970—74 г. в районе города Красноярска завода по производству тракторных и автомобильных прицепов и полуприцепов. В ноябре 1970 г. в 30 км от Красноярска велись подготовительные работы по строительству завода и поселка — будущего города Сосновоборск. К сентябрю 1971 г. границы предприятия и будущего города были определены, а 11 марта 1972 г. состоялась закладка первого кубометра бетона в блок литейных цехов.

Летом 1974 г. на заводе началась работа по изготовлению двух первых опытных 14-тонных полуприцепов ОдАЗ-9370. В 1975 г. был зарегистрирован графический товарный знак завода — крылатый конь. В 1976 г. было утверждено название завода — Красноярский завод автомобильных прицепов.

В 1977 г. на заводе был выпущен тысячный полуприцеп, в 1978-м — 10-тысячный, в 1981 г. — 50-тысячный, в 1984 г. — 100-тысячный, а в 1988 г. заводчане отпраздновали двойной юбилей: выпуск 200-тысячного полуприцепа и тысячного рефрижератора.

В 1979 г. завод произвел первую экспортную поставку полуприцепов в Польскую Народную Республику. В 1981 г. была изготовлена опытная партия самосвальных сельскохозяйственных прицепов ГКБ-8527. В 1982 г. запущен главный сборочный контейнер на проектных площадях. В 1983 г. на заводе освоили производство сельскохозяйственных прицепов ГКБ-8551. В 1984 г. был начат серийный выпуск прицепа ММЗ-82021 к легковому автомобилю. В 1985 г. был изготовлен первый рефрижератор ОдАЗ-9772.

К 1986 г. на заводе был достигнут рекордный среднесуточный темп производства: 103 полуприцепа, 19 сельскохозяйственных прицепов, 38 прицепов к легковому автомобилю и 2 рефрижератора. К 1988 г. на заводе работало около 10,5 тыс. человек. В 1989 г. были выпущены первые самосвальные полуприцепы А-496 в цехе мелких серий и открыт заводской музей.

В 1990 г. Красноярский завод автомобильных прицепов был преобразован в

производственное объединение «Сосновоборский машиностроительный завод». Через год, в 1991 г., была осуществлена приватизация завода и преобразование его в акционерное общество закрытого типа «БЕСОТРАЛ».

В 1992 г. на заводе был начат выпуск прицепа КЗАП-8140 к легковому автомобилю. В

2001 г. предприятие было переименовано в Красноярский завод прицепной техники. К

началу 2000-х г. завод являлся целым комплексом производств, в составе которого было не только производство прицепной техники, но и инструментальное, кузнечное и сталелитейное производство, производство ремонтного и специального видов литья. Эти производства обеспечивали собственные нужды и поставляли заказчикам стальное, чугунное и цветное литье, горячие штамповки и поковки, режущий и мерительный инструмент, штампы, специальные и универсальные приспособления для механической обработки, сварки и сборки.

 Помимо основных моделей и модификаций прицепной техники, завод производил запчасти и поставлял на ряд заводов Российской Федерации машинокомплекты, на базе которых выпускалось более 20 разновидностей специализированного автотранспорта: панелевозы, контейнеровозы, авторефрижераторы, газосварщики и многое другое.

Тем не менее периодически на предприятии происходила задержка заработной платы, были проблемы со сбытом готовой продукции. В результате в 2009 г. завод закрылся.