

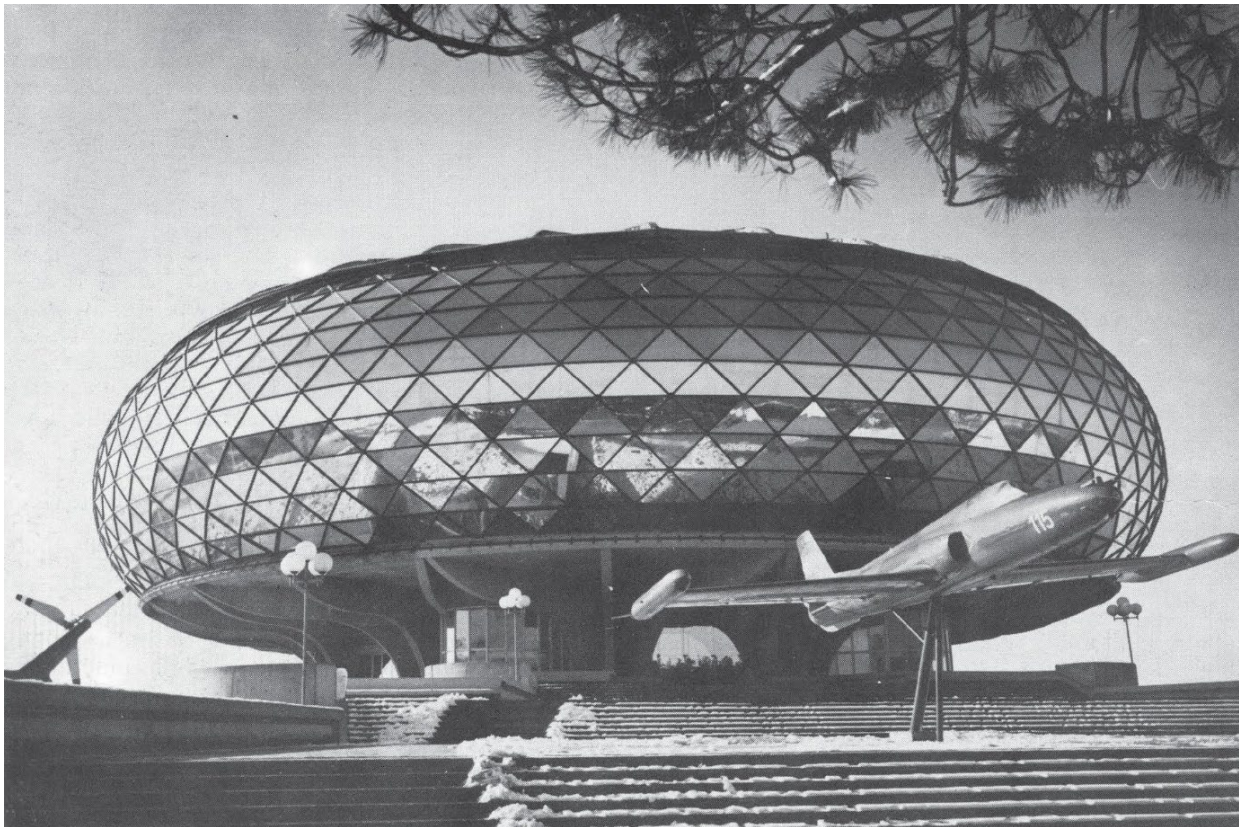
# do □ со \_ то □ то \_ србија

међународна радна група за  
**документацију и заштиту**  
грађевина, места и целина  
**модерног покрета**

## Минимални документациони досије 2003

Саставила: национална радна група Србије

### 0.1 ФОТОГРАФИЈА ОБЈЕКТА / УРБАНИСТИЧКЕ ЦЕЛИНЕ



- 0.1. **Наслов фотографије**  
Музеј ваздухопловства Београд
- 0.2. **Извор**  
Архитектура Југославије 1945-1990, стр. 199
- 0.3. **Датум**  
1989

Шифра у локалној бази података  
**REC-RS-011-b-0007**

## 1. ИДЕНТИТЕТ ОБЈЕКТА / УРБАНИСТИЧКЕ ЦЕЛИНЕ

- |       |  |    |
|-------|--|----|
| 1.1.  | <b>Данашњи назив објекта</b><br>Музеј ваздухопловства у Београду   | 3  |
| 1.2.  | <b>Варијантни или претходни/оригинални назив</b><br>Музеј југословенског ваздухопловства   | 4  |
| 1.3.  | <b>Назив улице и број</b><br>Музеј ваздухопловства лоциран је изван градске зоне на простору аеродрома „Никола Тесла“ у Сурчину, Београд | 5  |
| 1.4.  | <b>Град</b><br>Београд   | 6  |
| 1.5.  | <b>Општина</b><br>Сурчин   | 7  |
| 1.6.  | <b>Поштански број</b><br>11271   | 8  |
| 1.7.  | <b>Држава</b><br>Република Србија (изграђено у ФНРЈ / СФРЈ / КЈ / К СХС)   | 9  |
| 1.8.  | <b>Позиција у оквиру глобалног позиционог система</b><br>44°49'10.7"N, 20°26'32.4"E  | 10 |
| 1.9.  | <b>Класификација/типологија</b><br>REC – музеј   | 11 |
| 1.10. | <b>Статус и датуми заштите</b><br>Споменик културе, Одлука о утврђивању, „Сл. гласник РС“ бр. 72/13.                                     | 12 |

## 2. ИСТОРИЈАТ ОБЈЕКТА / УРБАНИСТИЧКЕ ЦЕЛИНЕ

- |      |  |    |
|------|--|----|
| 2.1. | <b>Оригинални нацрт/намена</b><br>Новоформирано одељење за историју и музеј југословенског ваздухопловства били су у склопу Команде ваздухопловства војске Југославије од 1957. године. Савезни секретаријат за народну одбрану одобрио је предложену локацију у оквиру новоизграђеног аеродромског комплекса у Београду (данашња општина Сурчин) у јулу 1967. године. Први задатак у циљу оснивања Музеја била је израда основне музејске поставке, која би одредила будући изглед објекта. Овај задатак био је поверен Чедомиру Јанићу, историчару, кустосу и каснијем дугогодишњем директору музеја. Идејно архитектонско решење Музеја ваздухопловства одабрано је на југословенском конкурс у 1969. године, ауторско дело архитекте Ивана Штрауса. У обликовању музејске зграде аутор се определио за сажет монументални израз објекта који се састоји из торусног главног сегмента постављеног на армирано-бетонски постамент. Зграда је изведена савременим материјалима међу којима у спољном обликовању доминира стакло (стаклена опна), а који су примењени на специфичан облик објекта због чега је | 13 |
|------|--|----|

представљао највиши креативни ниво у области пројектовања музејских објеката у Југославији тада. На главни архитектонски нацрт утицали су прецизно формулисани конкурсни услови засновани на детаљној структури тематске музејске поставке. Из документа „Начелна тематска структура Музеја југословенског ваздухопловства“, чији је аутор био Чедомир Јанић проистекли су сви просторни и грађевински услови који су утицали на коначно обликовање објекта. Оригиналан изглед и намена нису мењани од изградње до данас.

## 2.2. Датуми: наруџбина/завршетак

14

Општи Југословенски конкурс за зграду Музеја југословенског ваздухопловства расписан је 10. јуна 1969. године. Коначну одлуку о одабиру најбољег решења донео је Оцењивачки суд 16. децембра 1969. године. Од 42 пристигла рада најбољим је оцењен рад сарајевског архитекте Ивана Штрауса.

У циљу проналажења што квалитетнијег решења унутрашњег уређења, као и употпуњавања саме сталне поставке, Савет Музеја расписао је 1984. године позивни конкурс за идејно решење музејског ентеријера.

Музеј је завршен 1989. године. Свечано отварање било је 21. маја 1989. године.

## 2.3. Пројектанти архитектуре и други пројектанти

15

Аутор архитектонског решења: Иван Штраус

Оцењивачки суд конкурса био је предвођен генерал-потпуковником Виктором Бубњем и архитеком Александром Дероком. Израда детаљног пројекта била је поверена самом аутору и пројектној организацији „Архитект“ из Сарајева. Питања статике и фундаирања захтевало је укључивање водећих стручњака у овим областима Стевана Стевановића, а за механику тла Радослава Стојадиновића, професора Грађевинског факултета у Београду.

Конструктор кровног система монтажних преднапрегнутих конзолних решетки је био Раде Михаиловић, конструктор кружне изложбене платформе и тропрстих стубова је Антон Анић, а конструктор кружне галерије је Енес Казизић.

Посебан сегмент анализе главног пројекта тицао се решења опне грађевине и њеног статичког третмана. Да би се превазишао проблем великог повећања температуре у изложбеном простору и разорно деловање светлости на експонате, ангажован је Институт за физику Србије. Институт је предложио да се опна покрије двоструким изолационим стаклом с наношењем посебне фолије, која рефлектује преко 80 одсто сунчеве енергије. На основу тога расписан је позивни конкурс на којем је изабран рад инжењера Велибора Пеције.

Решење ентеријера дао је словеначки архитекта Грего Кошак. Међутим, због немогућности архитекте Кошака да израду главног пројекта ентеријера приведе крају, Музеј је био приморан да реализацију овог задатка повери београдском архитекти Александру Радичевићу.

## 2.4. Остале особе или догађаји везани за објекат

16

Од победничког конкурсног решења до његове реализације, прошле су две деценије. Од првих скица до свечаног отворања објекта одиграо се низ догађаја везаних за финансирање, конструкцију, материјале, који су понекада упућивали да до коначне изградње објекта неће ни доћи. Превладавање свих ових проблема истиче вредност упорности музејске управе предвођене директором Чедомиром Јанићем.

## 2.5. Значајне измене са датумима

17

Како је пројектовање специјализованих музејских објеката представљало потпуно нову област у домаћој градитељској пракси уз чињеницу да су неки материјали и

начини градње примењени први пут на нашим просторима, многи практични проблеми као и могућности функционалног побољшања првобитног пројекта одвијали су се у току саме градње. Према првобитном пројекту архитекте Штрауса опна главног торусног дела објекта се састојала од јаким челичних носача и међупоља од плексигласа дебљине 8 мм. Међутим такво решење није обезбеђивало термичку и ваздушну изолацију па је усвојен предлог инжењера Велибора Пеције. Такође, измене су се односиле на промену локације у смислу градње на терену са нижим kotaма у оквиру аеродромског комплекса што је условило измену фундаирања и израду техничке етаже испод улазне рампе чиме је повећана укупна површина музеја. Поред фундаирања извршене су и измене у самом пројекту у смислу да је укупна површина музеја према првобитном пројекту дуплирана каснијим изменама и допунама. Такође, због чињенице да се дизалицама нису могли подићи тешки елементи првопланираног крова новим пројектом измењена је кровна конструкција. Уместо хидрауличног лифта за унос експоната усвојено је ново решење са великим клизним вратима на задњој (југозападној фасади). У пројекат бетонске конструкције унете су и измене које су се односиле на обезбеђење од земљотреса, условљене одредбама у међувремену донетих прописа у тој области.

- 2.6. **Данашња намена** 18  
Музеј.
- 2.7. **Постојеће стање** 19  
Објекат је задржао свој аутентичан изглед и намену.

### **3 ОПИС**

- 3.1. **Општи опис** 20  
Слободностојећа грађевина кружне основе са сутереном, приземљем, мезанином, и спратом са галеријом. Подељеност на административни - приземље и изложбени део - спрат је јасно видљива и у концепцији и њиховом спољном обликовању. Приземље као својеврсни постамент решен је у бетону док је изложбени простор на спрату решен монументално и репрезентативно у виду торуса. Особеност Штраусовог стваралаштва, о чему посебно сведочи заступљеност најразличитијих стилова у његовом стваралачком опусу, лежи у адекватном одабиру специфичног израза за сваку тему и сваки задатак чијем решавању је приступао. У обликовању музејске зграде аутор се определио за монументални експресионистички израз. Геметријске форме доведене су у везу са садржајем и наменом музеја чиме је достигнут највиши домет креативности. Могућност да примени неуобичајен облик аутор је нашао у функционалном захтеву да се за изложене летилице оствари што више јединственог континуираног простора уз максималну визуелну повезаност са аеродромским окружењем. Са симболичног аспекта мотив круга у основи и у пресеку може се схватити као „вечно кретање човечанства“ и неба у својој суштини. Форма торуса опточена је спољном стакленом опном, па је тако главни излагачки простор постао окосница целе установе. Сагледивост експоната омогућена је на изванредан начин са два нивоа – са главне подне површине и са кружне галерије формиране на централном делу. Улазна партија са холлом, салом за привремене изложбе, салом за скупове и службеним одајама, решена је нешто сведенијим обликовним квалитетом. Главни улаз у музеј смештен је на североисточној фасади објекта визуелно је наглашено приступним улазним сегментом, који се састоји од три трапезаста платоа повезана степеништима благог успона. Испод прилазног платоа су смештени технички

простори неопходни за рад са музејским збиркама. Канцеларијски простори смештени су у мезанинском делу објекта, док су сви остали пратећи садржаји решени као самосталне структуре у приземном чворишту зграде.

### 3.2. Конструкција

21

Армирано-бетонска и челик, монтажна изградња примена префабрикованих система.

Раздвојеност два функционална дела, административни и изложбени видљива је и у материјализацији. Кровна конструкција изведена је из два дела и састоји се од монтажних решеткастих кровних носача од преднапрегнутог бетона. Кровни носачи изведени као греда са препустом, која се ослања на армиранобетонски прстен кружног облика. Прстен је изведен преко 12 главних стубаца правоугаоног пресека, који извиру из стубова са конзолама у нижој зони објекта и протежу се читавом висином изложбене етаже са галеријом до кровне конструкције и прстена лантерне у њеном средишту. Ободни елементи кровне ребрасте конструкције изведени су од армираног бетона, који је са унутрашње стране обложен керамзит бетоном. На доњим деловима решеткастих носача окачене су монтажне бетонске корубе које представљају плафон изложбеног простора. Посебно је обрађен и део кровне конструкције над ободним делом објекта, решен у виду ребрасте биоморфне структуре, који даје наглашен скулптурални утисак унутрашњем простору.

### 3.3. Контекст

22

Објекат је подигнут у непосредној близини Аеродрома „Никола Тесла“ чиме је спроведена веза и континуитет једне делатности и аеродромског окружења.

## 4. ВРЕДНОВАЊЕ

### 4.1. Техничка вредност

23

У обликовању музејске зграде аутор се определио за језгровит али експресионистички стил. Свечаност општег утиска грађевине резултат је простудираних односа волумена, укидања граница између архитектуре, скулптуре и недељивог јединства свих чинилаца. Штраусова наклоност ка геометријским формама доведена је до најсажетијег облика – чистог турса постављеног на повучено кружно постоље. Предности савремене технологије су у пројектовању Музеја ваздухопловства искоришћене у оним границама које се уклапају у општи концепт грађевине, подређујући сва функционална и техничка решења ономе што је крајњи циљ – чување и излагање експоната. Оваквим третманом конструктивних питања потврђен је став о јединству техничких и естетских постулата као главних одредница успешно остварене целине. Посебан сегмент је транспарентна стаклена опна турса која прати промене природе и динамизма аеродромског окружења уграђујући их у музејску поставку.

### 4.2. Друштвена вредност

24

Током више од педесет година постојања Музеј ваздухопловства представља јединствен пример ове врсте у региону а по значају и вредности збирке сврстава се међу десет најзначајнијих у свету. Промовисањем историје и традиције ваздухопловства као специфичне области цивилизацијског развоја, истиче се својим образовним и научним вредностима. Богата музејска збирка представља репрезентативну колекцију цивилног и војног ваздухопловства што му даје посебне научне, техничке и друштвене вредности.

4.3.	<b>Културна и естетска вредност</b>	25
	Музеј као културно-образовна установа историјско-техничког типа, доприноси популаризовању историје и традиције ваздухопловства као посебне области људске делатности. Концепт главне музејске поставке формулисан је кроз три једнако важне и међусобно повезане целине. Простор око зграде, површине око 5 ha замишљен је као парковски уређен комплекс предвиђен за поставку на отвореном. С аспекта непокретног културног наслеђа објекат представља оригинално архитектонско-урбанистичко остварење у југословенској послератној архитектури, који заједно са својом збирком и архивском грађом се сврстава међу најзначајније примере музејске архитектуре. Примењеним инжењерским и технолошким решењима од којих нека представљају пионирске подухвате на нашим просторима, поседује посебне споменичке вредности. Јединственим урбанистичком локацијом у оквиру београдског аеродрома, као и везом између зграде експоната и непосредног окружења, објекат поседује изузетне урбанистичке и симболичке вредности и намеће се као доминантан визуелни мотив и топоним модерног Београда.	
4.4.	<b>Историјска вредност</b>	26
	Музејска збирка, уз коју се чува и пратећа документација и архива из свих периода и области ваздухопловне историје, представља најрепрезентативнију колекцију домаћег и страног цивилног и војног ваздухопловства као значајан извор за свеобухватно сагледавање развоја авијације на нашим просторима од 1911. године до данас.	
4.5.	<b>Генерална оцена</b>	27
	Због архитектонско-урбанистичких и културно-историјских вредности објекат је утврђен за споменик културе Републике Србије (Одлука о утврђивању, „Сл. гласник РС“ бр. 72/13).	
<b>5. ДОКУМЕНТАЦИЈА</b>		
5.1.	<b>Главне референце</b>	28
	1. Досије споменика културе „Музеј ваздухопловства“, Завод за заштиту споменика културе града Београда	
	2. Б. Мишић, Музеј ваздухопловства у Београду, Наслеђе XIII, Завод за заштиту споменика културе града Београда, Београд 2012.	
5.2.	<b>Визуелни материјал у прилогу</b>	29
	Прилог 1: Историјске фотографије: колекција XX / аутор XX	
	Прилог 2: Планови:	
	1) Konkursni rad, Arhitektura urbanizam br. 1, Beograd, 1960, str. 33.	
5.3.	<b>Подносилац извештаја/датум</b>	30
	Ивана Весковић, ист. ум. / децембар 2018.	