d o ■ c o _ m o ■ m o_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**
Управна зграда предузећа Икарус / Икарбус

0.2. **Извор**
Лична фотодокументација, Јелица Јовановић

0.3. **Датум**
25.02.2018. године

Шифра у локалној бази података
IND-RS-011-a-0003

docomomo Србија

1. ИДЕНТИТЕТ ОБЈЕКТА / УРБАНИСТИЧКЕ ЦЕЛИНЕ

1.1. **Данашњи назив објекта** 3
Управна зграда Акционарског друштва „Икарбус - Фабрика аутобуса и специјалних возила".

1.2. **Варијантни или претходни/оригинални назив** 4
Управна зграда предузећа Икарус; Управна зграда Командитног друштва „Икарус - Прва српска индустрија аероплана, аутомобила и стројева Ковачевић и другови"

1.3. **Назив улице и број** 5
Грамшијева 3а, Блок 9а

1.4. **Град** 6
Београд

1.5. **Општина** 7
Нови Београд

1.6. **Поштански број** 8
11070

1.7. **Држава** 9
Република Србија (изграђено у Краљевини Југославији)

1.8. **Позиција у оквиру глобалног позиционог система** 10
44°49'57.3"N 20°24'54.9"E

1.9. **Класификација/типологија** 11
IND – индустрија: управна зграда индустрије ваздухопловства

1.10. **Статус и датуми заштите** 12
Објекат није под заштитом.

2. ИСТОРИЈАТ ОБЈЕКТА / УРБАНИСТИЧКЕ ЦЕЛИНЕ

2.1. **Оригинални нацрт/намена** 13
Управна зграда „Икарус а.д. творнице аеро- и хидроплана - Земун".

2.2. **Датуми: наруџбина/завршетак** 14
1938-1939. године – изградња.

2.3. **Пројектанти архитектуре и други пројектанти** 15
Аутор идејног решења: Фрањо Јенч (1867-1967), овлашћени архитекта.
Извођачи радова: фирма Тунер и Вагнер из Београда.

2.4. **Остале особе или догађаји везани за објекат** 16
Један од оснивача је **Димитрије Коњовић**, поморски официр и пилот, познат као пилот који је 1916. извео потапање подморнице из ваздуха, прво забележено у историји ваздухопловства.
Икарус је основан на иницијативу Димитрија Коњовића, уз помоћ **Министарства војске и морнарице Краљевине СХС**, које је 1923. године уступило планове и моделе школских авиона (у том тренутку без уговора и поруџбине), као иницијалну гаранцију за стручност при изради авиона у домаћој авио-индустрији која је тада

do.co.mo_srbija

била у зачетку. 13. октобра 1923. године одржана је конститутивна седница **Командитног друштва „Икарус - Прва српска индустрија аероплана, аутомобила и стројева Ковачевић и другови".** 20. новембра 1923. године „Икарус" је званично почео са радом у Новом Саду. До августа 1924. године Ваздухопловна команда преузима четири школска авиона произведена у Икарусу. 20. јуна 1927. године између „Икаруса" и Министарства војске и морнарице закључен је уговор за подизање фабрике аеропланских мотора у Раковици. У децембру 1932. године предузеће је из Новог Сада потпуно пресељено у Земун. У априлу 1935. године завршен је први модел ратног авиона домаће конструкције - ловац једносед ИК-1, који су пројектовали **инжењери Љубомир Илић и Коста Сивчев**. У јануару 1936. године потписан је уговор са Командом ваздухопловства за израду енглеских ловаца **„hawker fury",** металне конструкције. У пролеће 1938. године склопљен је уговор са Командом ваздухопловства о испоруци двомоторних бомбардера **„blenheim",** рађених по енглеској лиценци.

Инжењер Јосиф Микл, познати конструктор авиона, службеник Одељења за ваздухопловство Министарства војске и морнарице Краљевине СХС, био је један од оснивача предузећа.

Међу акционарима су се налазили чланови **породице Дунђерски** (Гедеон, Ђока, Дора и Лазар), али је њихово учешће у раду фабрике контроверзно због спора из 1932. године у вези са преношењем уговора за израду авионских мотора на Индустрију аеропланских мотора а.д. у Раковици, у власништву Гедеона Дунђерског, као и трговине деоницама Икаруса из марта 1932. године.

При Икарусу 1928. године настаје Спортско друштво Икарус, за које фабрика **гради једрилице и развија спортско једриличарство** у земљи. На Икарусовим једрилицама је летео **Димитрије Лансберг**, конструктор, градитељ и наставник у школи за безмоторно једрење при **Београдском клубу за безмоторно једрење**. Икарус је производио моделе једрилица **„Цеглин", Холцдетајфел" и „Фалке",** те једрилицама снабдевао клубове у Београду, Љубљани и Загребу.

Један од ученика пилотске школе месног **Аероклуба Земун**, у чијем раду учествује и Икарус, јесте и пилот **Руди Чајавец**.

17. априла 1941. године немачке окупационе власти извршиле су **заплену предузећа** и експерименталне авионе из југословенских фабрика, а самим тим и из „Икаруса", преносе у Немачку. „Икарус" је био једна у низу фабрика на окупираним територијама и територијама немачких и квислиншких савезника које су правиле делове за авион **Messerschmitt**. Био је придружен главној фабрици у Аустрији, тако да су у њему израђивани неки делови за ловачки авион Messerschmitt Bf 109. Такође, у „Икарусу" је вршена и поправка авиона.

Почетком новембра 1944. године фабрика је обновила рад (**бомбардована у априлу 1944. године**). 12. августа 1945. године одржана је прва ванредна Скупштина акционара у социјалистичкој Југославији. 27. марта 1946. године одлуком Среског суда за град Земун „Икарус" је стављен под секвестар. 23. августа 1946. године Окружни суд за град Београд донео је пресуду којом су **Коњовић, Лукач и Ђурчин проглашени кривим због „привредне сарадње са окупатором"** и осуђени на конфискацију акција. 23. новембра 1946. године Срески суд за град Земун донео је одлуку да се конфискује целокупна имовина „Икаруса". 23. јануара 1948. године Влада ФНРЈ донела је решење о **оснивању Државног привредног предузећа „Икарус".**

22. октобра 1946. године полетео је авион **„аеро-2Б",** као први прототип који је израдила ваздухопловна индустрија у новој Југославији. Године 1948. основано је **Спортско друштво „Наша крила".** Године 1949. завршен је прототип лаког **бомбардера „214" вишеструке намене, конструкције проф. Милутиновића**. Године 1950. израђен је ловац једносед **„С-49" конструктора Илића, Сивчева, Зрнића и Поповића**. Године 1950. „Икарус" је произвео прве једрилице у социјалистичкој Југославији, а **једрилица једносед „орао I"** освојила је треће место на Светском првенству у Шведској. Крајем октобра 1952. године полетео је први југословенски **авион на млазни погон – „451 М".** Године 1954. **једрилица двосед „кошава"** освојила

је прву награду на Светском првенству у Енглеској.
Године 1954. „Икарус" је произвео свој **први аутобус**, по лиценци аустријске фирме „Саурер". Постепено се покреће производња возила: **тролејбуси, специјални камиони, прво санитетско возило у земљи**. Кадрови се шаљу на стипендије и обуке у Аустрији, Западној Немачкој и Француској.
14. новембра 1961. године званичним актом Управе за послове војне индустрије „Икарус" је **престао да буде војно предузеће**, када предузеће и званично престаје да производи авионе и преоријентише се на производњу возила. У периоду од 1948-1961. Икарус је произвео **650 авиона и 9 једрилица**, као и велике количине резервних делова, а у исто време је вршила ремонт и поправке на летелицама. У периоду од 1923-1961. године Икарус је произвео **укупно 1134 авиона и једрилица**.
Године 1961. основан је Центар за развојно-истраживачки рад „Икаруса". Године 1968. у „Икарусу" је први пут произведена **властита самоносећа шасија**. Године 1969. започела је **кооперација са „Рабом",** на основу међудржавног уговора између Југославије и Мађарске.
Крајем 1972. године у новоизграђеној фабрици поред Аутопута Београд - Загреб почела је производња аутобуса. Од 15. маја 1989. године „Икарус" је организован као друштвено предузеће. 13. новембра 1991. године донет је Статут „Икаруса – Фабрике аутобуса и специјалних возила" са новом организационом структуром. Фабрика мења име у **„Деоничарско друштво Фабрике аутобуса и специјалних возила (ФАСВ) Икарбус"** на седници радничког савета 30. децембра 1992., а од 1. јула 1993. године постаје **акционарско друштво**. Фабрика наставља да послује и, упркос отежаним условима рада због санкција и ратова, успева да одржи производњу и снабдева градове Србије возилима за јавни градски превоз. 1997. започиње **сарадњу са Мерцедесом**. Као акционарско друштво, Икарбус наставља да функционише до 2006. године.
7. септембра 2006. године Агенција за приватизацију је огласила **продају акција Икарбус а.д. Земун**. Након што је утврђено да нису испоштоване уговорне обавезе, 3. септембра 2009. Агенција раскида уговор о продаји акција, а 8. јануара 2010. године доноси одлуку о **реструктурирању капитала** АД Икарбус ФАСВ Београд - Земун, и од децембра 2010. године врши продају делова имовине овог предузећа методом јавног надметања. том приликом је и управна зграда продате конзорцијуму Неимар В и Кемоимпекс, који планирају рушење зграде са изузетком источне фасаде, и изградњу стамбене зграде на овој локацији на основу грађевинске дозволе добијене у фебруару 2018. године.

2.5. **Значајне измене са датумима** 17

17. и 25. априла 1944. године фабрика је била делимично порушена у савезничком бомбардовању Београда.

2.6. **Данашња намена** 18

Објекат је до недавно био у закупу као комерцијални простор у којем су организоване радионице, обуке, спортски тренинг, балет, дечије играонице. Сви закупци су исељени 01.03.2018. зато што нови власник објекта са припадајућом парцелом планира рушење и изградњу стамбене зграде на његовом месту.

2.7. **Постојеће стање** 19

Објекат је у одличном стању.

3 ОПИС

3.1. **Општи опис** 20

Објекат је слободностојећи, четворостране оријентације, једноставна зграда компактног габарита на правоугаоној основи, површине 442,00 m². Објекат има подрум испод дела објекта (у зони степеништа, за смештај котларнице), приземље и спрат који заузимају цели габарит основе. Кота приземља је подигнута за 100 cm

do.co.mo.mo_Србија

(оригинално 120 cm, нанесен је додатни слој асфалта) од коте парцеле. У подрум се данас улази са спољне стране, из дворишта, а према оригиналном пројекту се улазило из приземља, спиралним степеништем од бетона. Кров је кос, једноводни, са благим нагибом, скривен иза високе атике.

У приземљу је предвиђено седам канцеларија и конструкторски биро, главни и споредни улаз (који је данас зазидан), собу за вратара и тоалет, а на спрату шест канцеларија, једна велика сала за комерцијалу, већница, соба за управника, чекаоница, гардероба и тоалети. Организација основе је и данас у великој мери задржана, уз мање функционалне адаптације: канцеларије су претворене у сале за вежбање, учионице, играонице, а на спрату се поред степеништа налази и пространа кухиња. Светла висина приземља и спрата је 365 cm, светла висина подрума је 240 cm.

Главна (западна) фасада објекта је симетрична, са централно постављеним улазом, подељена у тринаест поља: једанаест централних поља/ниша оивичених колосалним редом пиластера дубине 20 cm и два узана бочна поља. Фасада је бојена у две боје, којима се истичу два плана на фасади: први план чине пиластри на бази, који излазе из основне равни фасаде и израђени су у црвеној штокованој теранови (база) односно од вештачког травертина наранџасте боје (пиластри, венци и окулуси), док се у другом плану налази основна раван фасаде, која је малтерисана и бојена у беж боју. Прозори су смештени у вертикална поља, која су акцентована на фасади малом разликом у дебљини малтера. Пиластри у подножју почивају на бази висине 100 cm, а на врху спојени једноставним, призматичним венцем са опшивком од лима. У тако створеним нишама су централно смештени отвори за прозоре, по један у приземљу и на спрату, односно врата у централној ниши. Атика је завршена степенасто, са централним делом који је уздигнут над девет средишњих поља, а на којем се налази девет окулуса у централној оси ниша, у оси изнад прозорских отвора. Изнад улаза је постављена плоча са рељефом Икара у стилу ар-декоа. Рељеф Икара се у великој мери иконографски ослања на скулптуру Икара на Дому ратног ваздухопловства у Земуну архитекте Драгише Брашована.

Северна и јужна фасада су у истом маниру подељене пиластрима на по три централна и два бочна поља. На северној фасади се налазе по три прозора у приземљу и на спрату. Јужна фасада има у приземљу централно постављен улаз, који је зазидан, а изнад којег се налази конзолна стреха и прозор који је подигнут на вишу коту парапета у односу на остале прозоре у приземљу. Дводелни прозор на спрату, који се налази у истом пољу, на истој је коти парапета као и остали, и то је прозор у приватном купатилу које се налази уз велику канцеларију, која излази на источну и јужну фасаду. Преостала два поља / нише немају отворе, али се у левом пољу налази спомен-плоча на којој су исписана имена 72 радника и радница из Икаруса, који су погинули у борбама и диверзијама или стрељани током Другог светског рата (засебни досије у прилогу), као и спомен-плоча првом радничком савету Југославије.

Источна фасада нема поделу пиластрима, већ је равна, док је ритам прозорских отвора исти као и на западној. Разлика је у томе да се централно налази велика стаклена површина од три поља, на месту на којем се унутар објекта налази велико степениште. Прозори који фланкирају ову површину су двокрилни, а не трокрилни као остали, дакле, отвори су сужени. Десно од степеништа (посматрано са истока) се налази улаз у подрум са котларницом, који има два мала прозора са високим парапетом.

3.2. **Конструкција**

Непознато, пројекат није пронађен. На основу сачуваног техничког описа, тешко је закључити који је конструктивни систем примењен, јер се наводи искључиво материјализација објекта, без спецификације конкретних позиција:

„(...) Зграда се зида од тврдог материјала. Темељи од армираног бетона или набијеног, према статичком прорачуну. Зидови од цигаља у кречном, односно

do.conservation

продуженом малтеру, таванице од армираног бетона, степенице од вештачког камена, кровна конструкција од тесане грађе, покивена валовитим етернитом (...)". Кров је коси, једноводни, данас је покривен поцинкованим лимом, а кровна конструкција је непозната.
Зграда је вероватно изграђена као масивна зидана конструкција попречног, или комбинованог подужног и попречног склопа, са међуспратном конструкцијом од армираног бетона (непознат систем међуспратне конструкције), или (мање вероватно) као скелетна армирано-бетонска конкструкција са испуном од опеке. Приликом обиласка објекта није било могуће отворити сонду, како би се утврдили слојеви конструкције.

3.3. **Контекст** 22

Објекат се налази у Блоку 9а, у на рубној зони општине Нови Београд - граница са општином Земун, у непосредној близини Дунава. Објекат је окружен објектима вишепородичног становања, који су грађени током 1960-тих и 1970-тих. Овај део града је раније припадао граду Земуну, који је Генералним планом из 1950. године и званично припојен Београду. Доњи Земун је био део индустријске зоне града, у великој мери намењене аеронаутичкој индустрији (поред Икаруса, ту су били и Змај, Телеоптик, одељење Рогожарског), а у непосредној близини су се налазили и Команда ратног ваздухпловства и аеродроми у Батајници, Угриновцима и Добановицима, као и многа друга постројења индустрије и производног занатаства. Регулационим плановима из 1950. (ГУП Београда), 1962. (РП за подручје Општине Нови Београд) и 1965. (РП за подручје Општине Земун) индустрија и производно занатство су постепено измештани ка аутопуту и према Батајници (када је реч о Земуну и Новом Београду), односно у друге градове (Утва - Панчево, Соко - Мостар), а у корист стамбених садржаја. Како је овај објекат био намењен администрацији Икаруса / Икарбуса, то је сматрано да он може да остане на свом месту, јер не угрожава суседне стамбене објекте.
Објекат се налази на правоугаоној парцели, која се налази у депресији у односу на околни терен. Кота ове парцеле је за око 2,00m нижа од околног терена, зато што се налази на коти доњег града Земуна од пре Другог светског рата, пре насипања терена за изградњу Новог Београда. Објекат је тада био позициониран између железничке станице Земун и новоотвореног бежанијског аеродрома „Београд" (оба измештени током 1950-тих и 1960-тих за потребе изградње Новог Београда) и окружен зградама са радничким становима, које данас више не постоје, а у близини се налазила и фабрика Икарус (ранија адреса: Авијатичарски пут 10), која је изграђена 1927. године за израду ратних авиона.

4. ВРЕДНОВАЊЕ

4.1. **Техничка вредност** 23

Објекат нема никакву познату техничку вредност (видети тачку 3.2 Конструкција).

4.2. **Друштвена вредност** 24

Објекат припада Икарусу, **првој српској и југословенској фабрици авиона која је 1923. године основана у Новом Саду, па са изградњом нових постројења пребачена у Земун.** Објекат заузима кључно место у топологији развоја београдске, српске и југословенске аеронаутичке индустрије и индустрије генерално, као и припадајућих занимања и асоцијација, клубова и удружења, попут првог летачког клуба који је основан у Икарусу. Икарус је произвео бројне **авионе домаће производње и лиценциране стране производње, ремонтовао летелице и формирао низ пратећих занатских радионица**, а посао се стабилно увећавао све до економске кризе 1930-тих година, када долази до застоја и првих проблема, као и неуспелог покушаја уједињавања са другим произвођачима у Београду (Змај и Рогожарски).
Током Другог светског рата радници Икаруса су били у средишту организације и

do.co.mo.mo_србија

извођења разних **диверзантских акција и акција саботаже**. Ћелија Комунистичке партије, која је постојала у фабрици, није била бројчано велика, али су се радници активно прикључили отпору против фашизма у знак одговора на репресије у фабрици и фашистички терор у граду. Током Другог светског рата страдало је 72 радника и радница Икаруса, у чији спомен је постављена спомен-плоча на јужној фасади објекта.

По ослобођењу радници успевају да сачувају производне погоне и одмах се укључују у производњу за потребе Југословенске армије.

Први раднички савет основан је у Икарусу 31. јануара 1950. године, о чему сведочи и бронзана плоча која се налази на јужној фасади. Ово је период експерименталног оснивања радничких савета, који су тек половином 1950. године и званично ушли у законе ФНРЈ (Основни закон о управљању државним привредним предузећима и вишим привредним удружењима од стране радних колектива од 27. јуна 1950.). На тај начин је Икарус постао део покушаја индустријске демократије кроз радничко самоуправљање.

Фабрика наставља са радом до 1960-тих година, када се већина погона сели у фабрику Утва у Панчеву, због већих капацитета за производњу. Икарус се постепено **преорјентише на производњу аутобуса и специјалних возила**, иако задржава **конструкторски атеље**, и своју нову фабрику гради поред аутопута, а управна зграда задржава своју оригиналну намену све до продаје на лицитацији 2010. године.

4.3. **Културна и естетска вредност** 25

Објекат стилски припада период **међуратног југословенског модернизма**. Сведена композиција фасада, наглашена кубичност објекта, као и употреба окулуса и рељефа јасно упућују на **рани модернизам карактеристичан за београдску архитектуру 1930-их**. Међутим, иако поседује јасне одлике модерне архитектуре, објекат такође поседује јасне **реминисценције на академизам**, попут колосалног реда пиластера који ритмично рашчлањују прочеље. Изнад улаза је постављен правоугаони **рељеф Икара**, лика из античке митологије који симболизује снагу човекове жеље за летењем, и који се као ликовна представа често појављује на објектима у Београду, који су коришћени у контексту ваздухопловства. Улаз са ветробраном, ходник и степениште, декорисани су сведеним елементима ентеријера у духу модерне: поплочани су белим вештачким каменом, док су ограда степеништа, ступци на прозору и детаљ подеста поплочани вештачким мрамором са сивим тоновима. Степениште има правилно изведену ограду са завојем на подесту и рукохват у виду две металне цеви кружног попречног пресека. Велика стаклена површина у степенишном простору је изведена у алуминијумским профилима, са пољима квадратног облика, застакљена матираним стаклом. Канцеларије су декорисане скромном штукатуром и малим детаљима ентеријера, попут заобљеног довратника или пролаза до приватног купатила кроз претпростор који је затворен помичним дрвеним панелима. У највећој канцеларији се налази зидани камин.

4.4. **Историјска вредност** 26

Објекат припада **топологији аеронаутичке индустрије Београда**, **Србије и Југославије**, један је од последњих преосталих објеката који сведоче о **традицији производње авиона, хидроплана и једрилица у Београду**, и један од последњих преосталих објеката **међуратне индустријске зоне на простору Доњег Поља у Земуну**. Историјски контекст настанка ове индустрије у Краљевини СХС може се директно повезати са разарањима које је земља претрпела током Првог светског рата, те сећањем на велику разорну моћ непријатељске авијације. **Парадоксално, земља која није имала нити ауто-индустрију, нити било какву сродну индустрију, већ 1923. године - у првим и јако тешким послератним годинама - упушта се у стварање авио-индустрије, најпре у Новом Саду, па у Београду**.

Објекат је, поред Старог Сајмишта (1936-1940.) и хангара старог Аеродрома

Београд (1927-1931.), међу **најстаријим зградама на данашњем Новом Београду** (старије су, наравно, куће, црква и стара школа које се налазе дуж улице Тошин бунар, а које су припадале селу Бежанија).
Парцела, на којој се налази објекат, је у депресији у односу на околни терен за око 2,00 m, зато што се налази на **историјској коти Новог Београда, односно Доњег Земуна, пре великих радова на насипању мочварног терена за подизање Новог Београда** у другој половини 20. века.

4.5. **Генерална оцена** 27

Објекат управне зграде Икаруса спада у објекте рационалне, утилитарне архитектуре. Његова типично **рано модернистичка архитектура, са елементима академизма и ар декоа**, чини га значајним и неправедно запостављеним примерима **индустријске административне архитектуре међуратног Београда**. Објекат је **дело архитекте Фрање Јенча**, изузетно плодног архитекте и градитеља бројних земунских здања у духу академизма, класицизма, сецесије и модерне. Објекат је **последња преостала зграда** из земунског, односно београдског комплекса „Икарус а.д. творница аеро- и хидроплана - Земун, Југославија, Испоручилац Министарства војске и морнарице“, која је била **први југословенски произвођач авиона**. Друштвена и историјска вредност овог објекта у контексту **индустријализације** Београда, Србије и региона бивше Југославије, те **урбанизације** Београда, чине га изузетно важним архитектонско-урбанистичким делом, те је пожељно ставити га на листу непокретних културних добара Републике Србије и спречити његово нестајање и драстичне измене форме и функције.

5. ДОКУМЕНТАЦИЈА

5.1. **Главне референце** 28

1. Техничка документација, архив општине Земун
2. Фонд 65, Министарство трговине и индустрије КЈ, фасцикле 615, 1220 и 1493, Архив Југославије
3. *Regulacioni plan za područje opštine Zemun*. Beograd: Export-Press,1967.
4. Атанацковић Жарко: *Земун и околина у рату и револуцији*. Београд: Нолит, 1962.
5. Жутић, Никола: *„Икарус“ - прва српска фабрика авиона 1923-1934*. Чланак у: Војно-историјски гласник, бр. ½, стр. 54-73. Београд: Војно-историјски институт Ј.А., 1998.
6. Жутић, Никола, Бошковић, Лазар: *ИКАРУС - ИКАРБУС: 1923-1998*. Београд: ИКАРБУС, 1999.
7. Обрадовић, Марија: *Хроника транзиционог гробља. Приватизација друштвеног капитала у Србији 1989-2012*. Београд: Филип Вишњић, 2017.
8. http://ikarbus.rs/index.php/o-nama/istorija-znacajni-datumi#1944-1992-u-socijalisti%C4%8Dkoj-jugoslaviji, (приступљено 25.02.2018.)
9. https://www.aeromagazin.rs/arhiva/aero06/c21.htm, (приступљено 25.02.2018.)
10. http://www.politika.rs/scc/clanak/383360/Stanari-sanjaju-muzej-investitor-planira-sestospratnicu, (приступљено 25.02.2018.)
11. https://www.danas.rs/beograd/dobijene-gradjevinske-dozvole-za-rusenje-najstarije-zgrade-na-novom-beogradu/, (приступљено 25.02.2018.)
12. https://tangosix.rs/2017/06/09/intervju-dokumentalista-aleksandar-kolo-prica-o-fabrici-aviona-ikarus/, (приступљено 25.02.2018.)
13. https://tangosix.rs/2017/19/09/intervju-miodrag-simovic-o-rusenju-upravne-zgrade-ikarusa-proces-prodaje-investitorima-pravno-problematican/, (приступљено 25.02.2018.)
14. https://tangosix.rs/2017/20/10/intervju-kustos-muzeja-vazduhoplovstva-bojan-vicentic-o-rusenju-upravne-zgrade-ikarusa-nase-misljenje-sada-niko-nije-trazio/ (приступљено 11.03.2018.)
15. http://aerobeograd.weebly.com/o-nama.html, (приступљено 25.02.2018.)

do.co.mo.mo_apsvija

16. https://www.blic.rs/vesti/beograd/na-prodaju-delovi-imovine-ikarbusa/1ge62lj, (приступљено 11.03.2018.)
17. http://www.politika.rs/scc/clanak/399455/Komsije-uplasene-za-sudbinu-zgrade-Ikarusa (приступљено 11.03.2018.)
18. http://www.znaci.net/00001/95_10.pdf, (приступљено 11.03.2018.)
19. http://beogradskonasledje.rs/wp-content/uploads/2014/01/Nasledje14/6-biljana-misic.pdf, (приступљено 11.03.2018.)
20. http://istorija20veka.rs/wp-content/uploads/2017/11/2013_1_04_Antonic.pdf, (приступљено 11.03.2018.)

5.2. **Визуелни материјал у прилогу** 29
Прилог 1: фотографије
Прилог 2: пројекат постојећег стања
Прилог 3: досије за Спомен-плочу радницима Икаруса погинулим од 1941-1945.

5.3. **Подносилац, извештаја/датум** 30
Јелица Јовановић / март 2018.
Допуна: Миодраг Симовић, Владана Путник

do.co.mo.mo_србија

Прилог 1: фотографије

Спомен-плоче на јужној фасади, Јелица Јовановић, фебруар 2018.

do.conto.rs/srbija

Главно степениште, Јелица Јовановић, мај 2017.

do.co.rs/mo/srbija

Ходник у приземљу, Јелица Јовановић, мај 2017.

do.co.mo.mo-srbija

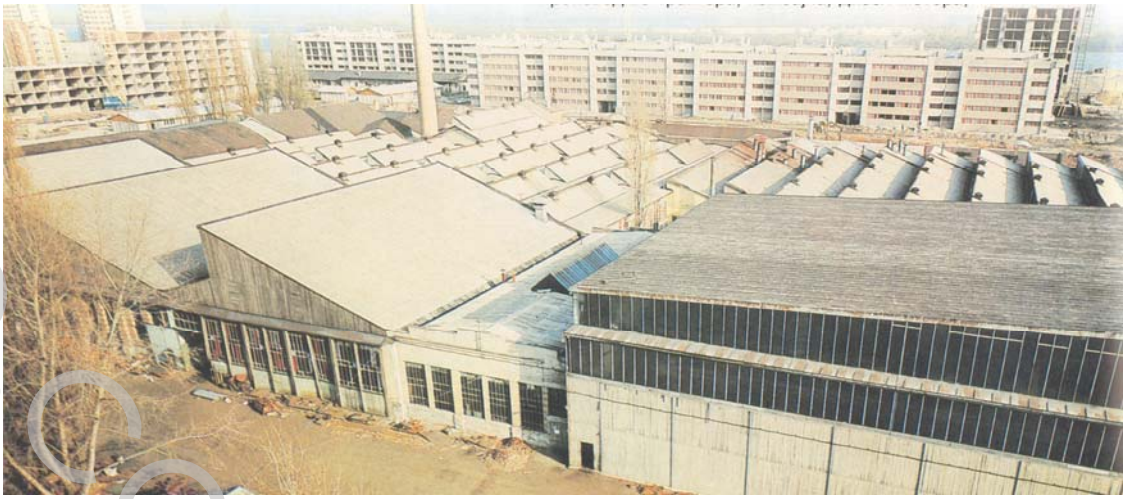
Детаљи ентеријера, Јелица Јовановић, мај 2017.

do.co.mo.mo/Србија

Управна зграда Икаруса / Икарбуса око 1998. године (из публикације *ИКАРУС - ИКАРБУС: 1923-1998.*, стр. 28)

Кабинет директора око 1998. године (из публикације *ИКАРУС - ИКАРБУС: 1923-1998.*, стр. 6)

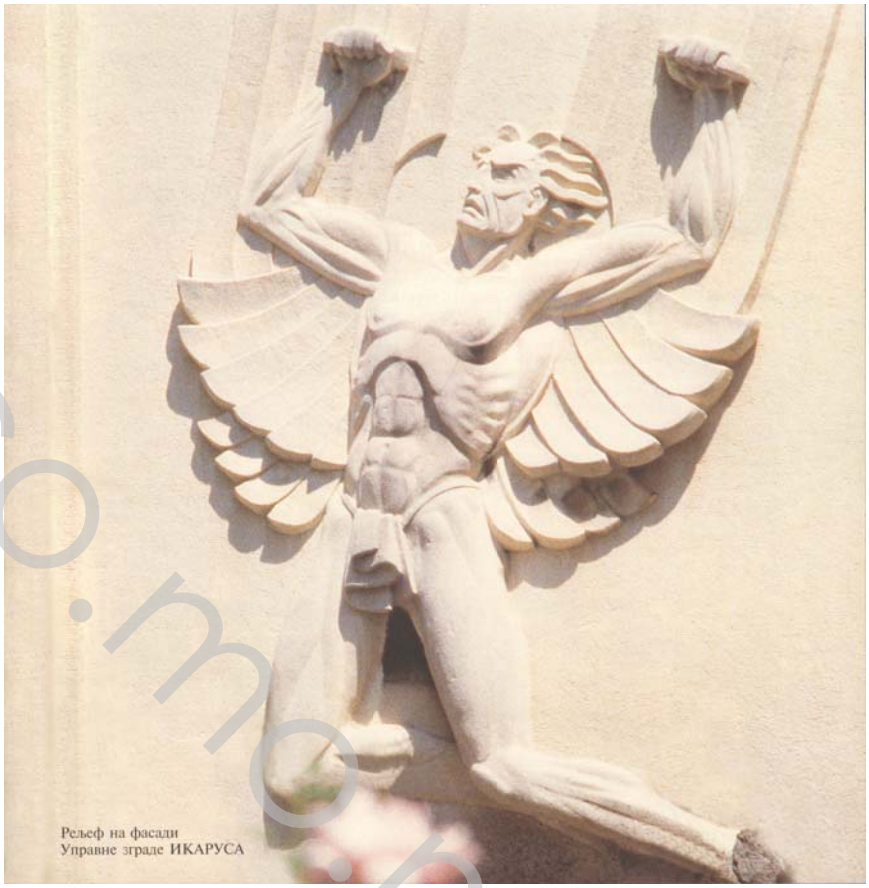
do.co.mo.mo-србија



Стари погони фабрике Икарус у Земуну, пре пресељења на нову локацију (из публикације *ИКАРУС - ИКАРБУС: 1923-1998.*, стр. 54)

Димитрије Коњовић са радницима фабрике непосредно након Другог светског рата (колекција Милоша Јуришића)

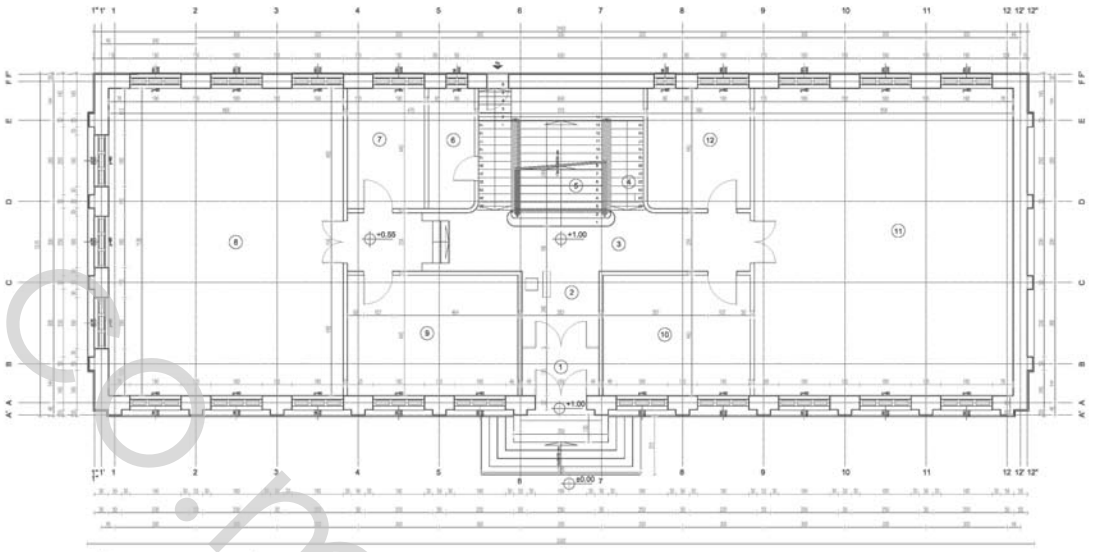
do.co.mo.mo_Србија



Рељеф Икара на фасади изнад улаза (из публикације *ИКАРУС - ИКАРБУС: 1923-1998.*, стр. 5)

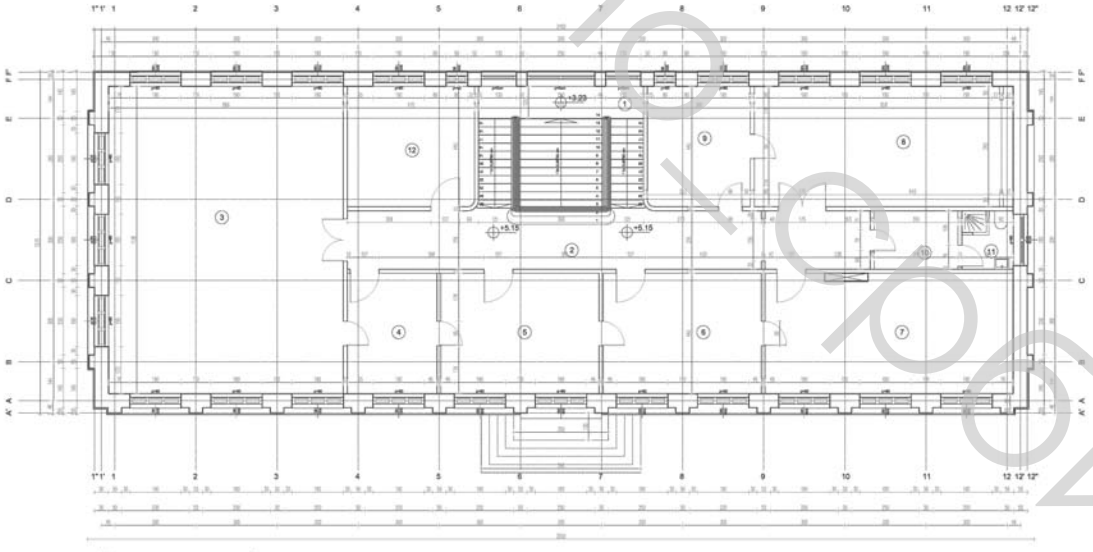
docomomo_srbija

Прилог 2: цртежи



br.	OZNAKE PROSTORIJA
1	ulaz sa vetrobranom
2	portirnica
3	hodnik
4	garderoba
5	stepenište
6	WC
7	kancelarija / sala
8	kancelarija / sala
9	kancelarija / sala
10	kancelarija / sala
11	konstruktorski biro / vrtić
12	kancelarija / igraonica

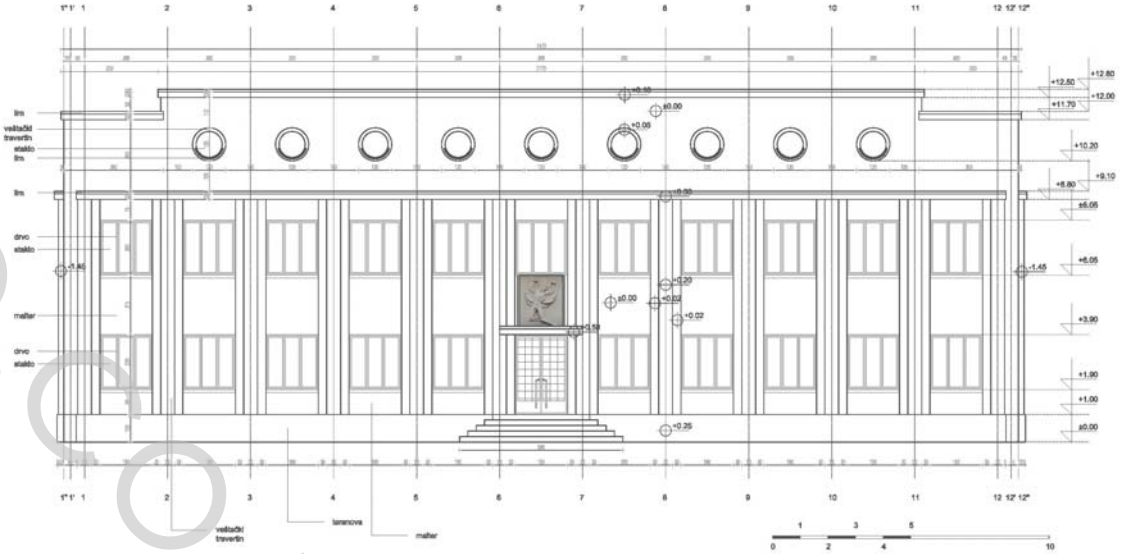
PROJEKAT POSTOJEĆEG STANJA		lokacija	Gramiljeva 3a
UPRAVNA ZGRADA IKARUSA NA K.P. BR. 225/2 KO NOVI BEOGRAD		investitor	-
		projektant	Jelica Jovanović, d.i.a.
1	PROJEKAT ARHITEKTURE		
naziv crteža:	OSNOVA PRIZEMLJA	datum	razmera / br. crteža
		06. 2017.	1:100 / 01



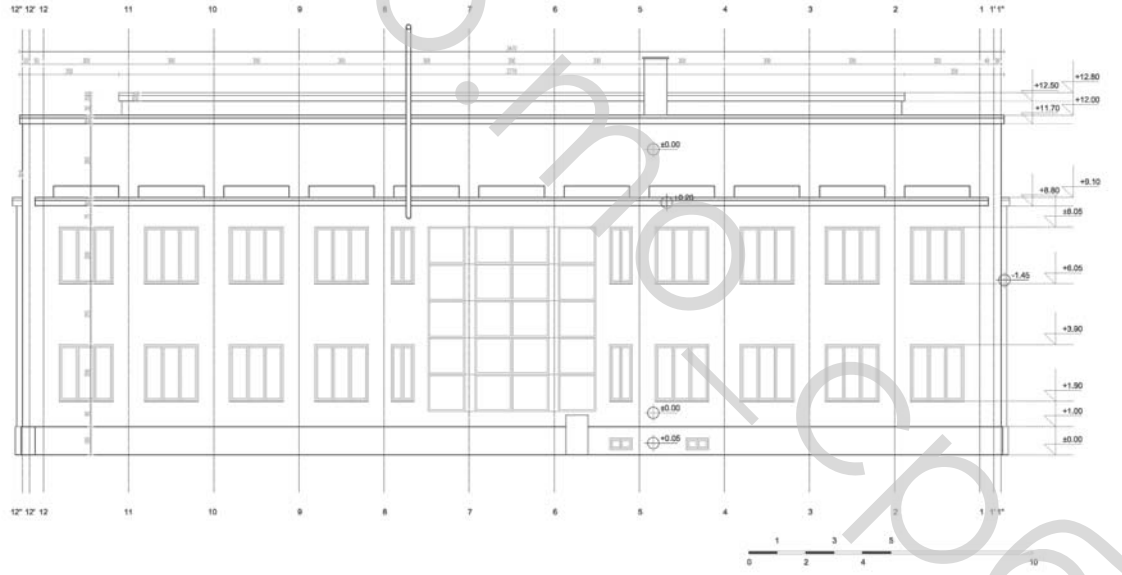
br.	OZNAKE PROSTORIJA
1	stepenište
2	hodnik
3	komercijala / sala
4	kancelarija / sala
5	kancelarija / sala
6	kancelarija / sala
7	kancelarija upravnika / sala
8	večnica / baletska sala
9	kuhinja
10	ostava
11	kupatilo
12	toaleti

PROJEKAT POSTOJEĆEG STANJA		lokacija	Gramiljeva 3a
UPRAVNA ZGRADA IKARUSA NA K.P. BR. 225/2 KO NOVI BEOGRAD		investitor	-
		projektant	Jelica Jovanović, d.i.a.
1	PROJEKAT ARHITEKTURE		
naziv crteža:	OSNOVA SPRATA	datum	razmera / br. crteža
		06. 2017.	1:100 / 02

do.o.mo.rs Србија

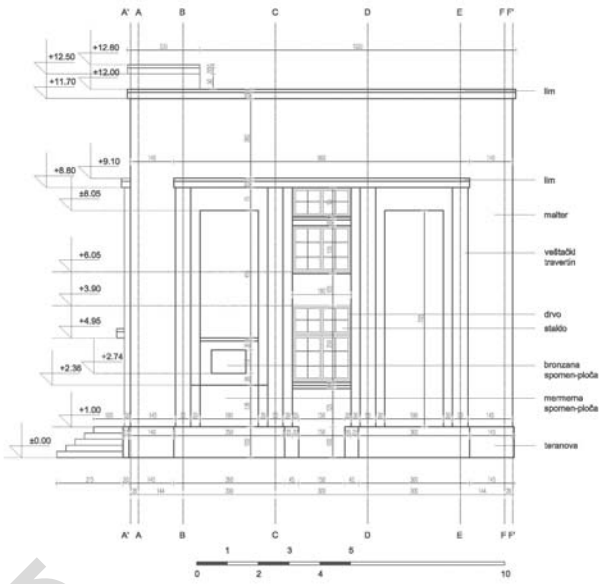


PROJEKAT POSTOJEĆEG STANJA			lokacija	Gramšijeva 3a
UPRAVNA ZGRADA IKARUSA NA K.P. BR. 225/2 KO NOVI BEOGRAD			investitor	-
			projektant	Jelica Jovanović, d.i.a.
1	PROJEKAT ARHITEKTURE			
naziv crteža:	ZAPADNA FASADA		datum	razmera / br. crteža
			06.2017.	1:100 / 04

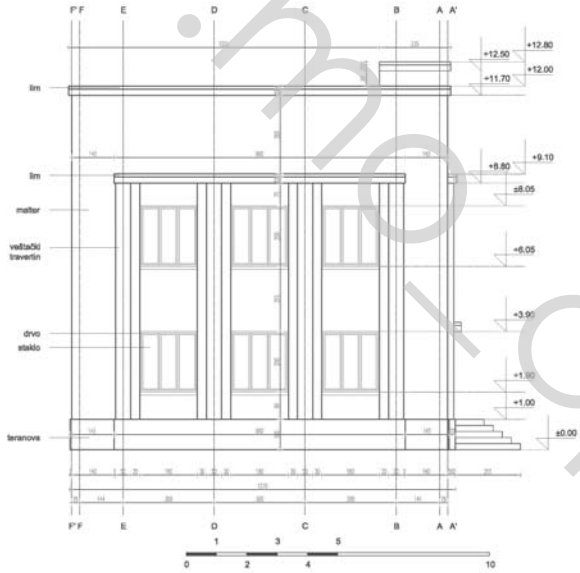


PROJEKAT POSTOJEĆEG STANJA			lokacija	Gramšijeva 3a
UPRAVNA ZGRADA IKARUSA NA K.P. BR. 225/2 KO NOVI BEOGRAD			investitor	-
			projektant	Jelica Jovanović, d.i.a.
1	PROJEKAT ARHITEKTURE			
naziv crteža:	ISTOČNA FASADA		datum	razmera / br. crteža
			06.2017.	1:100 / 04

do.co.mo.mo.srbija



PROJEKAT POSTOJEĆEG STANJA		lokacija	Gramšijeva 3a
UPRAVNA ZGRADA IKARUSA NA K.P. BR. 225/2 KO NOVI BEOGRAD		investitor	-
		projektant	Jelica Jovanović, d.i.a.
1	PROJEKAT ARHITEKTURE		
naziv crteža:	JUŽNA FASADA	datum	razmera / br. crteža
		05.2017.	1:100 / 06



PROJEKAT POSTOJEĆEG STANJA		lokacija	Gramšijeva 3a
UPRAVNA ZGRADA IKARUSA NA K.P. BR. 225/2 KO NOVI BEOGRAD		investitor	-
		projektant	Jelica Jovanović, d.i.a.
1	PROJEKAT ARHITEKTURE		
naziv crteža:	SEVERNA FASADA	datum	razmera / br. crteža
		05.2017.	1:100 / 05

do.co.mo.mo-srbija

do.co.rs Србија

FOTOGRAFIJA
Spomen-ploča radnicima Ikarusa poginulim od 1941-1945, Jelica Jovanović, februar 2018.

NAZIV
Spomen-ploča na upravnoj zgradi preduzeća Ikarus (Ikarbus) posvećena radnicima Ikarusa poginulim od 1941-1945. (Memorial plaque on the Ikarus (Ikarbus) office building dedicated to the workers of Ikarus who died from 1941-1945)

ADRESA
Gramšijeva 3a, 11070 Novi Beograd

GPS KOORDINATE
44.832595, 20.415251

GODINA
Nepoznato.

AUTORI
Nepoznato (može se pretpostaviti da je postavljena 1949. godine, jer ima slične elemente u obradi kao ploče koje su postavljane na fakultetima Univerziteta u Beogradu). Postavili radnici preduzeća.

OPIS
Beli mermer, slova urezana, obojena zlatnom bojom, tekst ćirilični. Dimenzije ploče: 250x135cm. Ploča je smeštena između pilastara na južnoj fasadi objekta sastavljena je iz tri dela: centralni, najveći, na kojem su ispisana imena 72 palih radnika i radnica ispod teksta:
"Spomen ploča drugovima iz Ikarusa koji su dali svoje živote od 1941 do 1945 godine za pobedu naše narodne revolucije".
Bočno se nalaze dve pravougaone ploče na kolima je urezan plitki ornament, obojen zlatnom bojom. Ispod ploče sa imenima, na konzolnom ispustu koji je obložen belim mermernim pločama, postavljen je reljefni motiv u bronzi, koji prikazuje lovorov venac i propeler aviona, kao simbol učešća radnika Ikarusa u pobedi u Drugom svetskom ratu.
Iznad mermerne ploče postavljena je bronzana ploča u spomen osnivanja prvog radničkog saveta u Ikarusu 31.01.1950.

TIP
Spomen-ploča.

STANJE
Dobro. Vidljivi tragovi spiranja oksida sa gornje ploče, izbledela zlatna boja. Ploča je u neposrednoj opasnosti zbog planiranog rušenja upravne zgrade Ikarusa.

DOSTUPNOST
Trenutno je dostupna.

NAPOMENE
/

PODNOSILAC IZVEŠTAJA / DATUM
Jelica Jovanović, d.i.a. / februar 2018.

dokumenta - srbija