

**LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE**

ASBL



**Mémorial
de l'aviation belge**

Albert VAN COTTHEM

Présenté et parrainé par
le Lieutenant-Général Aviateur e.r.

Michel MANDL

Président

et par

M. Guido WUYTS

Administrateur



Albert Van Cotthem

1890-1962

**Aviateur, homme d'affaires &
Doyen d'Honneur de l'Aviation belge**

I. La personnalité



Né à Okegem, le 31 décembre 1890.

Pilote de chasse au cours de la Première Guerre mondiale, puis pilote d'essai à Calais.

Pilote de Sa Majesté le Roi Albert I.

Pilote de ligne à la S.N.E.T.A.

Instructeur civil.

Homme d'affaires.

Président des Ailes Brisées.

Doyen de l'aviation belge.

Décédé à Bruxelles, le 20 septembre 1962.

II. La carrière aéronautique

- Breveté pilote le 15 août 1915, il passe un an à la 1^{ère} Escadrille de chasse où il se distingue par sa bravoure et son sang-froid.
- Détaché comme pilote d'essai au Parc de Maintenance de Calais, il y démarre une école d'acrobatie.
- Le 18 mars 1918, Van Cotthem pilote un avion Spad XIII et abat un avion Rumpler près de Calais.
- Le 15 septembre 1918, il retourne en unité opérationnelle et est muté à la 6^e Escadrille.
- À la fin du conflit, Van Cotthem totalise deux mille quatre cents heures de vol et a effectué 80 missions de patrouille dont neuf engagements en combat.
- Après la guerre, Van Cotthem va faire partie des pilotes attirés à la Famille royale.
- Du 17 au 27 juillet 1920, il participe au grand meeting aérien organisé à Anvers à l'occasion des Jeux Olympiques. Il remporte la compétition pour l'ensemble des disciplines de vol.
- Engagé à la S.N.E.T.A., il effectue plusieurs premières comme pilote de ligne.

- Le 16 juin 1921, le Lieutenant Van Cotthem devient instructeur à l'école de pilotage mise sur pied par le Commandant Fernand Jacquet à Gosselies. Cela ne l'empêchera pas de poursuivre ses activités comme pilote de transport.
- Pendant une dizaine d'années, à partir de 1923, Van Cotthem va être écarté des terrains d'aviation pour raison de santé.
- Albert Van Cotthem a 48 ans lorsqu'il sollicite en septembre 1938 l'autorisation de repasser, à titre exceptionnel, dans le cadre du personnel navigant de réserve.
- Au mois d'août 1939, le Lieutenant Van Cotthem est mobilisé au Groupe de chasse à Nivelles. Par la suite, il prendra le commandement de l'escadrille de perfectionnement à Anvers.
- Dès l'ouverture des hostilités, Van Cotthem reçoit l'ordre de rejoindre le Maroc avec son unité. Souffrant de malaria, Van Cotthem est libéré du service au mois d'août 1940.
- Après le décès de Jan Olieslagers en mars 1942, Van Cotthem est nommé « Doyen de l'aviation belge » par ses pairs. Au cours de cette période, il va accumuler les premiers prix dans tous les rallyes de tourisme auxquels il participe.
- Le 7 mars 1949, le Ministre de la Défense Nationale « le remercie pour les services qu'il a rendus au pays et à l'armée au cours de sa carrière » et lui accorde le grade de Major aviateur de réserve honoraire.
- Le 21 août 1950, notre doyen bat le record mondial de distance pour avion léger à bord d'un Topsy Belfair. De Bruxelles-Grimbergen, il rejoint l'aérodrome de Biarritz couvrant sans escale la distance de 954 km.
- le 20 septembre 1962, Albert décède inopinément à Bruxelles. Les autorités d'Outre Quiévrain lui attribueront à titre posthume, la Médaille de l'Aéronautique française.

III. Biographie

Le mécanicien devient aviateur

Van Cotthem, Jean, Albert, est né à Okegem le 31 décembre 1890. Il est le fils d'Édouard et de Rosalie Verbeiren, tous deux originaires d'Okegem en Flandre orientale. À l'âge de dix ans, il entame des études secondaires au collège épiscopal de Ninove. Ce n'est pas courant pour un fils de boucher de campagne. Albert ne termine toutefois pas ses études, car la famille Van Cotthem qui se compose de six enfants déménage à Ruisbroek en 1902. Albert débute alors comme apprenti dans un atelier tout en suivant des cours du soir en mécanique. Le 12 avril 1912, il obtient un brevet de tourneur-mécanicien et est engagé par les « Ateliers de Construction Mécanique » à Uccle.

Le 30 juin 1910, il est appelé sous les drapeaux et est rapidement nommé chef d'atelier au Régiment de Carabiniers. Il s'y distingue par son amour de la mécanique.

À l'issue de son service militaire de 24 mois, Albert est engagé par une société de construction automobile, la S.A.V.A. (Société Anversoise de fabrication de Voitures Automobiles) à Berchem-Anvers.

Le 5 novembre 1913, Albert Van Cotthem épouse Martha, Louise, Pauline Van der Gucht à Leeuw-Saint-Pierre. Le couple s'établit dans cette commune et dès l'année suivante, Rosalie voit le jour à la rue du Zuen.

Rappelé sous les armes le 28 juillet 1914, Albert Van Cotthem est nommé Caporal au 1^{er} Bataillon de Carabiniers cyclistes. Il est détaché comme estafette motorisée au grand quartier

général et devient chauffeur du Général Wielemans. Il y rencontre Edmond Thieffry qui tout comme lui occupe une fonction d'estafette. L'un et l'autre sont avides d'action et font connaître leur intention de passer à l'aviation pour devenir pilote. Leur demande est plutôt reçue fraîchement. Grâce à l'appui du Major Maglinse, ils obtiennent néanmoins tous deux leur mutation à l'École d'aviation d'Étampes en France. Il est nommé Sergent le 4 avril 1916 et le 6 décembre de la même année il accède déjà au grade d'Adjudant.

Albert fait preuve d'une grande assiduité dans l'apprentissage du métier de pilote et se fait remarquer par ses connaissances techniques.

En escadrille opérationnelle

Breveté pilote le 15 août 1915, il passe un an à la 1^{ère} Escadrille de chasse commandée par le Capitaine Arsène Demanet.

Il profite de cette période en escadrille pour parfaire sa technique en vol acrobatique. Assez paradoxalement, ces manœuvres ne sont pas fort appréciées par les autorités car jugées trop risquées. La mise en vrille par exemple est strictement interdite. Mais Albert tout comme son ami Edmond Thieffry n'en a cure.

Cette aptitude lui vient bien à point le 24 mars 1917, au cours d'une mission qu'il effectue en compagnie de son collègue André De Meulemeester, l'as belge aux onze victoires. De Meulemeester ayant fait demi-tour à la suite d'une avarie moteur, Albert a poursuivi sa route au-dessus des lignes ennemies à bord de son Nieuport 15. Au-dessus du château de Wijnendael (Torhout), il est pris à partie par quatre avions allemands. Le combat est inégal et Albert a besoin de tout son talent d'acrobate pour esquiver les nombreux tirs de mitrailleuses de ses opposants. C'est criblé de balles et touché à la tête qu'il parvient malgré tout à rejoindre les lignes amies et à se poser près de Lampernisse. À l'atterrissage, l'avion touche des fils téléphoniques et capote. Van Cotthem s'en sort avec diverses contusions.

Ce fait lui vaut d'être cité à l'ordre du jour du Corps et décoré de la Croix de Guerre le 7 mai 1917 pour le motif suivant : « Pilote de chasse, réunissant à un haut degré de rares qualités d'audace et de courage, le 24 mars 1917, n'hésita pas à attaquer au-dessus des lignes ennemies quatre avions allemands; son réservoir d'essence ayant été criblé de balles, parvient, grâce à son sang-froid, à atterrir dans nos lignes ».

Au Parc de Maintenance à Calais

Peu après, Albert est détaché comme pilote essayeur à Calais, au Parc de maintenance, commandé par le premier aviateur militaire belge, le Capitaine Georges Nélis.

Outre son travail de pilote d'essais des avions livrés en escadrille, Albert Van Cotthem poursuit son idée de création d'une école d'acrobatie aérienne. Il parvient à convaincre Georges Nélis et fin 1917, l'Aviation Militaire Belge s'enrichit d'une telle école.

Le 27 janvier 1918, Van Cotthem est commissionné au grade de Sous-lieutenant auxiliaire du Génie. L'appréciation émise par le Commandant Jacquet, son ancien commandant d'escadrille, est courte mais fort élogieuse : « Pilote exceptionnel, brave et dévoué. Est digne d'être nommé sous-lieutenant auxiliaire ».

Le Commandant de l'Aviation Militaire, le Colonel Van Crombrughe ne tarit pas d'éloges à son sujet : « L'Adjudant Van Cotthem est sans doute au point de vue professionnel, le meilleur de nos pilotes. Il fait preuve d'un dévouement et d'une bravoure à toute épreuve. À ma demande, il est provisoirement essayeur et convoyeur d'appareils. C'est lui qui met au point et qui essaye tous les avions rapides que nous recevons actuellement ; il rend ainsi de très grands services à l'aviation ».

Le 7 avril 1918, Albert Van Cotthem est à nouveau cité à l'ordre du jour du Corps pour le motif suivant : « Pilote courageux, plein d'allant, d'entrain et d'habilité, a abattu, le 18 mars 1918, un avion ennemi ». Ce jour-là notre aviateur testait un nouveau Spad XIII C1 lorsqu'il rencontre et engage un avion Rumpler près de Calais. Une seule rafale a suffi pour endommager l'avion ennemi et contraindre le pilote à atterrir brutalement sur la plage de Bray-Dunes, brisant une des ailes.

Le 15 septembre 1918, Van Cotthem retourne à sa demande aux opérations et est muté à la 6^e Escadrille.

À la fin du conflit, Van Cotthem totalise deux mille quatre cents heures de vol, un record. Il a effectué 80 missions de patrouille au-dessus des lignes ennemies dont neuf engagements en combat.

Les années d'après-guerre

Contrairement à la plupart de ses camarades, Albert ne quitte pas l'Armée. Le Roi Albert a souhaité qu'il fasse partie des pilotes attitrés à la famille royale. Cela ne se refuse pas. Il va donc sillonner le ciel avec ses illustres passagers.

Le 17 juillet 1919, Van Cotthem a pour mission d'amener le Roi Albert à Londres. Malgré le mauvais temps, le souverain parvient à photographier le Cap Gris-Nez. Quelques jours plus tard, le roi lui offre un agrandissement de la photo. Une bien belle attention de sa Majesté.

Lors d'un autre vol qui doit les mener à Cologne, l'avion royal est précédé de deux autres Spad pilotés par Jean Stampe et Henri Crombez, deux autres grands aviateurs de la Première Guerre mondiale. La visibilité est à nouveau très mauvaise. Soudain, les deux appareils d'escorte prennent un autre cap et disparaissent dans la brume au grand étonnement du Souverain. Van Cotthem vérifie son cap et sûr de sa route, il fait signe au Roi de ne pas s'inquiéter. Arrivé à destination dix minutes avant les avions d'escorte, le Souverain ne peut cacher son plaisir et de conclure : « Tout le monde n'a pas l'instinct du pigeon voyageur ! ».

Le 26 juin 1920, il est nommé Lieutenant et le 3 février 1920, il accède au grade de Chevalier de l'Ordre de la Couronne avec palme pour le motif suivant : « Désigné d'office et contre son gré pour exercer aux Services Annexes de Calais les fonctions de réceptionneur. S'est acquitté de ce travail ingrat et dangereux avec un dévouement et une compétence remarquables. Déjà titulaire de la Croix de Guerre pour belle conduite au front ».

Du 17 au 27 juillet 1920, il participe au grand meeting aérien organisé à Anvers à l'occasion des Jeux Olympiques. Il remporte la compétition pour l'ensemble des disciplines de vol et ce devant les plus renommés pilotes français et britanniques.

Après avoir obtenu un congé sans solde, Van Cotthem est engagé par son ami Georges Nélis dans la compagnie d'aviation civile S.N.E.T.A.-Syndicat National d'Étude du Transport Aérien qui vient de voir le jour. À cette occasion, il effectue de nombreuses premières comme pilote de ligne.

Le 16 juin 1921, le Lieutenant Van Cotthem est mis par ordre du Ministre de la Défense Nationale à la disposition de la Société des Entreprises Générales d'Aéronautiques à Charleroi. Il s'agit notamment d'une école de pilotage mise sur pied par le Commandant Fernand Jacquet, l'as aux sept victoires. Il a ainsi l'occasion de former bon nombre de pilotes de la Sabena, la compagnie nationale d'aviation qui a pris la succession de la SNETA.

À sa demande, Albert est admis à la pension le 29 décembre 1921. La fonction de moniteur qu'il occupe à l'aérodrome de Gosselies ne l'empêche pas de poursuivre ses activités comme

pilote de transport et d'effectuer le 23 mai 1923, en DH-9, le premier vol commercial de la Sabena entre Evere et Lympne sur la côte anglaise, via Ostende.

L'homme d'affaires

Un grave accident met malheureusement un terme à sa carrière professionnelle comme aviateur. Touché à la tête, il perd sa qualification de pilote. C'est la mort dans l'âme qu'il doit quitter le monde de l'aviation. Mais Albert n'est pas homme à se laisser abattre et décide de se lancer dans les affaires. Il part en France, à Revin, dans la vallée de la Meuse, pour y fonder une usine : « Les Nouvelles Émailleries Martin ». Il met ainsi en pratique tout son savoir-faire technique et démontre qu'il est non seulement un excellent pilote mais également un industriel de haut niveau.

Toutes ses qualités sont remarquées au-delà de nos frontières et le 30 juillet 1932, la croix de Chevalier de la Légion d'Honneur est conférée à Albert Van Cotthem par le Président de la République française.

Le retour à l'aviation civile et militaire

Son état de santé s'améliorant, Albert réapparaît sur les champs d'aviation après une dizaine d'années d'absence. Ses activités professionnelles prospèrent et il ouvre une usine d'émaillerie à Bruxelles-Forêt.



*Après la guerre, l'atelier d'Émailleries sera repris par son fils Lucien.
Les affiches datent de cette époque. (Coll. Jan De Plus)*

En 1937, Albert Van Cotthem fait partie des fondateurs de l'association des Vieilles Tigres qui regroupent les anciens aviateurs belges de la Grande Guerre. Il assiste le 12 mai 1937 à la première Assemblée Générale de l'association.

Débute alors pour Albert une deuxième carrière dans l'aviation, celle de pilote privé qui va pouvoir poursuivre sa passion du vol et surtout la transmettre aux plus jeunes générations. Passé à sa demande dans le cadre de réserve en 1927, Albert Van Cotthem sollicite en septembre 1938 l'autorisation de repasser, à titre exceptionnel, dans le cadre du personnel

navigant de réserve. Il a 48 ans lorsqu'il introduit cette demande ! Ce n'est finalement que la veille de l'invasion allemande qu'Albert obtient gain de cause « après avoir donné satisfaction au cours de la période de réadaptation à laquelle il a été soumis ».

Entretemps, au mois d'août 1939, le Lieutenant Van Cotthem a été mobilisé au Groupe de chasse à Nivelles. Par la suite, il est désigné pour prendre le commandement de l'escadrille de perfectionnement à Anvers. Son chef direct est le Colonel Lucien Leboutte et il a notamment sous ses ordres les lieutenants Jan Ceuppens et Ivan Du Monceau de Bergendal, futur généraux à la Force Aérienne constituée en service indépendant à partir de 1946.

Le Résistant

Dès l'ouverture des hostilités en mai 1940, Van Cotthem reçoit l'ordre de rejoindre le Maroc avec son unité. Après trois pénibles mois à Oujda – Albert souffre de malaria – le Colonel Leboutte le charge de conduire un détachement de malades au dépôt de Fabrègues près de Montpellier. Arrivé à destination le 18 août 1940, le Colonel Desmet le libère du service actif ce qui lui permet de rejoindre la Belgique.

Après son rapatriement, Van Cotthem n'oublie pourtant pas ses anciens collègues. Jusqu'à la fin de l'année 1942, il va essayer de se rendre utile au sein du Club National d'Aviation à Bruxelles qui œuvre clandestinement au rapatriement des aviateurs tombés dans le pays.

Le 1 mars 1941, il reprend la direction de son usine à Foret. Quatorze mois plus tard, plus précisément le 31 mai 1942, les Allemands lui ordonnent de fermer son entreprise.

Début 1944, il est sollicité par un ami pour entrer dans la résistance. Il accepte et le 15 septembre 1944, il devient le commandant du Secteur d'Anderlecht. Cette activité lui vaut d'être reconnu officiellement comme « Résistant Armé » en 1947 par le Ministre de la Défense Nationale. La Croix de Guerre 1940 avec lion de bronze lui est octroyée avec la citation suivante : « Membre du Mouvement Royaliste depuis 1942. Participe activement à l'organisation et au recrutement des membres d'un secteur. Prit une part active aux opérations de libération de Bruxelles ».

Le Doyen d'Honneur de l'aviation belge

1945... Albert Van Cotthem recommence à voler. Il réalise un rêve, posséder son propre avion. Les Alliés mettent les surplus de leur flotte d'avions en vente. Albert va devenir l'heureux propriétaire d'un avion Auster, appareil qui équipera notamment les unités de notre Aviation Légère en Allemagne.

Après la mort de Jan Olieslagers en mars 1942, le monde de l'aviation est à la recherche d'un Doyen d'Honneur. Le choix ne pourrait mieux tomber. À 58 ans, Albert Van Cotthem continue à faire briller l'aviation sur les aérodromes de Belgique et dans les pays avoisinants. Au cours de ces cinq années, Albert va accumuler les premiers prix dans tous les rallyes de tourisme auxquels il participe. Après lui, car le mandat de Doyen d'Honneur n'est que de cinq ans, on aura du mal désigner un successeur et Albert continuera donc à porter le titre de doyen...

Comme Président des « Ailes Brisées », association d'Entraide aux Aviateurs blessés en service aérien, aux veuves, orphelins et ascendants, Albert Van Cotthem aura à cœur de l'associer à ses activités. Chaque fois qu'une démonstration aérienne suppose un cachet, la somme va à l'œuvre.

Le 7 mars 1949, Albert van Cotthem cesse de faire partie des cadres de réserve. Le Ministre de la Défense Nationale « le remercie pour les services qu'il a rendus au pays et à l'armée au cours de sa carrière » et lui accorde le grade de Major Aviateur de réserve honoraire.

Le 21 août 1950, c'est à nouveau dans le domaine aérien que notre doyen se fait remarquer. Il bat le record mondial de distance pour avion léger à bord d'un Topsy Belfair, appareil conçu par son ami Ernest-Oscar Tips. De Bruxelles-Grimbergen, il rejoint l'aérodrome de Biarritz couvrant sans escale la distance de 954 km, un record homologué par la Fédération Internationale Aéronautique.

En octobre 1952, le cinéaste aviateur Paul Pichonnier réalise un court métrage d'après une nouvelle écrite par Marc Augis : « Le danseur des nuages ». Qui mieux que notre doyen pouvait effectuer les séquences acrobatiques de ce film, devenu un hymne à l'aviation en fixant sur la pellicule l'essence même de l'acrobatie aérienne.

Dix ans plus tard, le 20 septembre 1962, Albert décède inopinément à Bruxelles. On ne reverra plus sur les plaines ce sympathique champion de l'acrobatie, pionnier des premières heures de l'aviation en Belgique.

Albert Van Cotthem a été inhumé dans le caveau de famille au cimetière de Sint-Pieters-Leeuw. Une rue de la commune porte le nom de notre brillant et sympathique aviateur.

Peu après son décès, les autorités d'Outre Quiévrain ont tenu à lui attribuer à titre posthume, la Médaille de l'Aéronautique française.

IV. Bibliographie

- **Dossier militaire** du Major Aviateur Honoraire Albert Van Cotthem.
- **Des noms et du ciel**, Augis Marc. Bruxelles, Icare, 1954.
- **L'aviation belge et nos souverains**, Capron Freddy. Éditions J.M. Collet. Bruxelles, 1988.
- **Albert Van Cotthem: Luchtvaartpionier**, Van der Speeten Jozef, Heemkundige Kring Okegem, 1991.

V. Annexe : Photos et documents



En 1914, le Caporal Van Cotthem fait partie du 1^{er} Bataillon de Carabiniers cyclistes comme estafette motorisée.



Après son vol solo sur Nieuport 15 en 1915



En opérations. (Coll. G.L.)



Albert Van Cotthem devant un Camel.

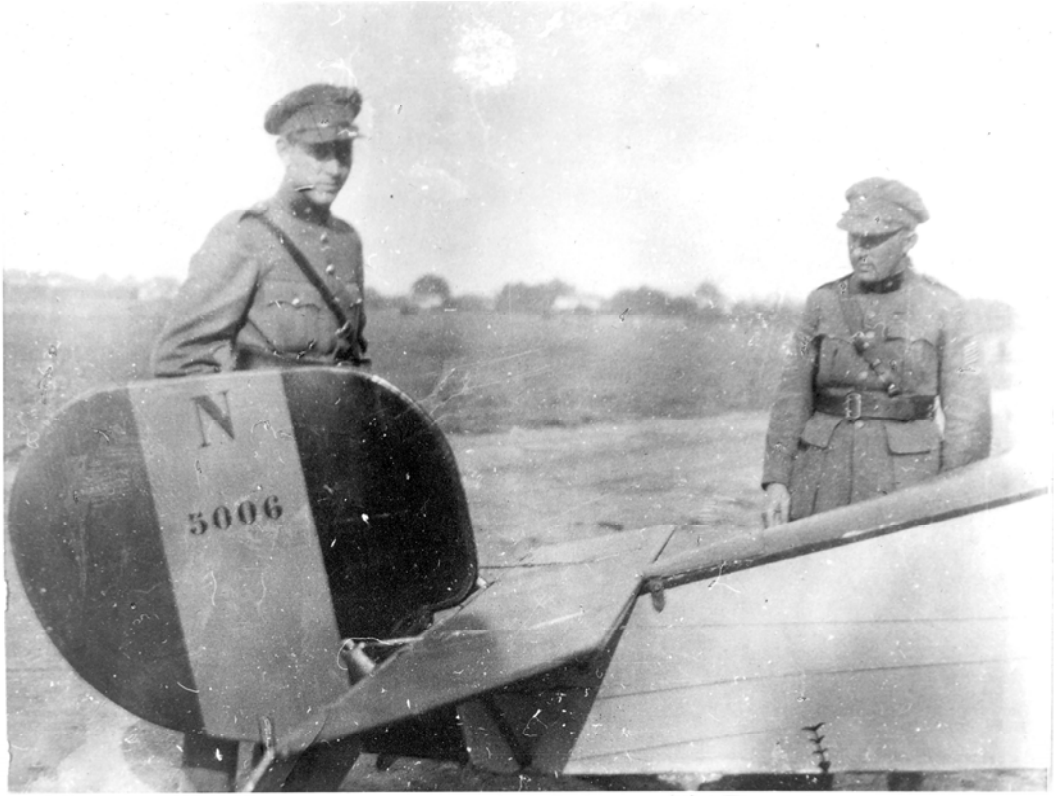


Albert Van Cotthem devant le Fokker D.VIII (Coll. G.L.)



Van Cotthem et « Teddy » Franchemme (à sa droite).





A. GISSELEIRE ET VAN COTTNEM 1917



Dans un hangar à Evere.



Briefing avant le départ en mission.

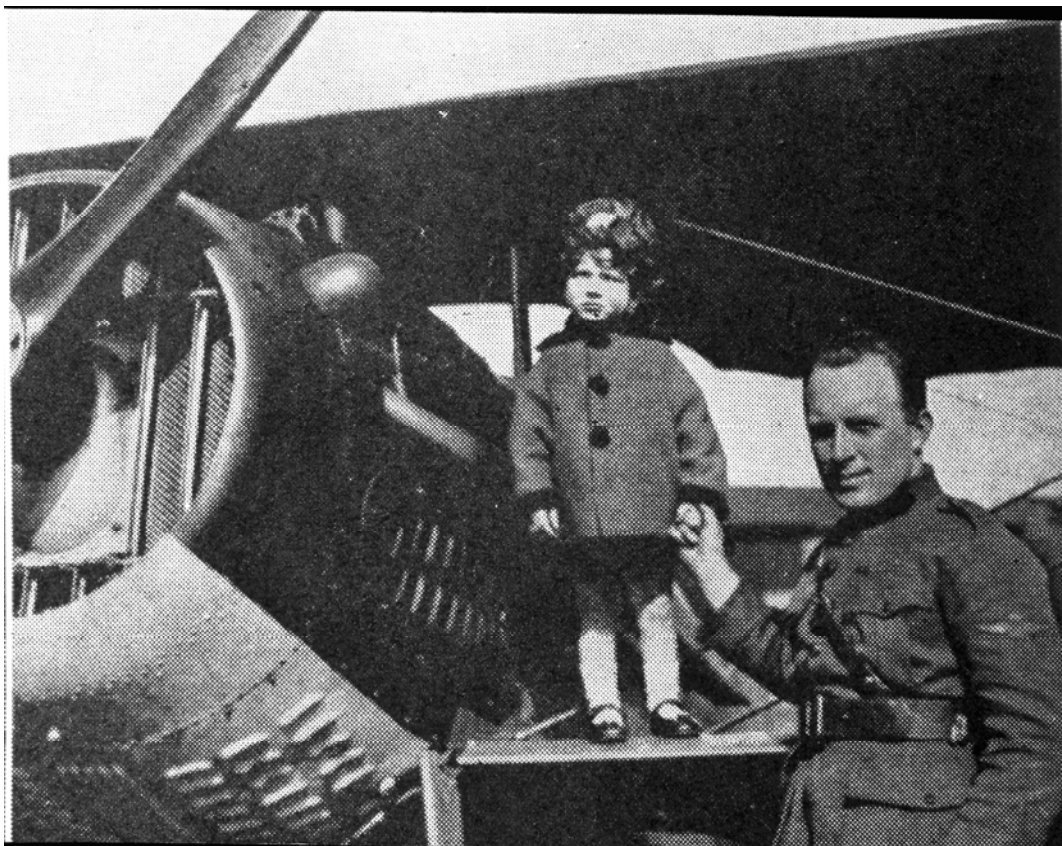


CARACTÉRISTIQUES DU RUMPLER. — Comme instruments de bord, le Rumpler abattu par les Belges, avait deux mitrailleuses, un appareil photographique, un barographe enregistreur, accusant pour l'appareil un plafond de 8 000 mètres, un anémomètre, fixant la vitesse jusqu'à 200 à l'heure, un réchauffeur électrique. Le moteur était un Maybach 260 ch. — Au milieu, un soldat recueille les débris de l'avion.

*Avion de reconnaissance allemand Rumpler abattu par Albert Van Cotthem, le 18 mars 1918.
Photo parue dans la revue « La Guerre Illustrée ».*



*Le Roi salue quelques-uns de ses meilleurs aviateurs.
De g à Dr, Robert Desmet, Willy Coppens, Henri Crombez, Jean Stampe et Albert Van Cotthem.*



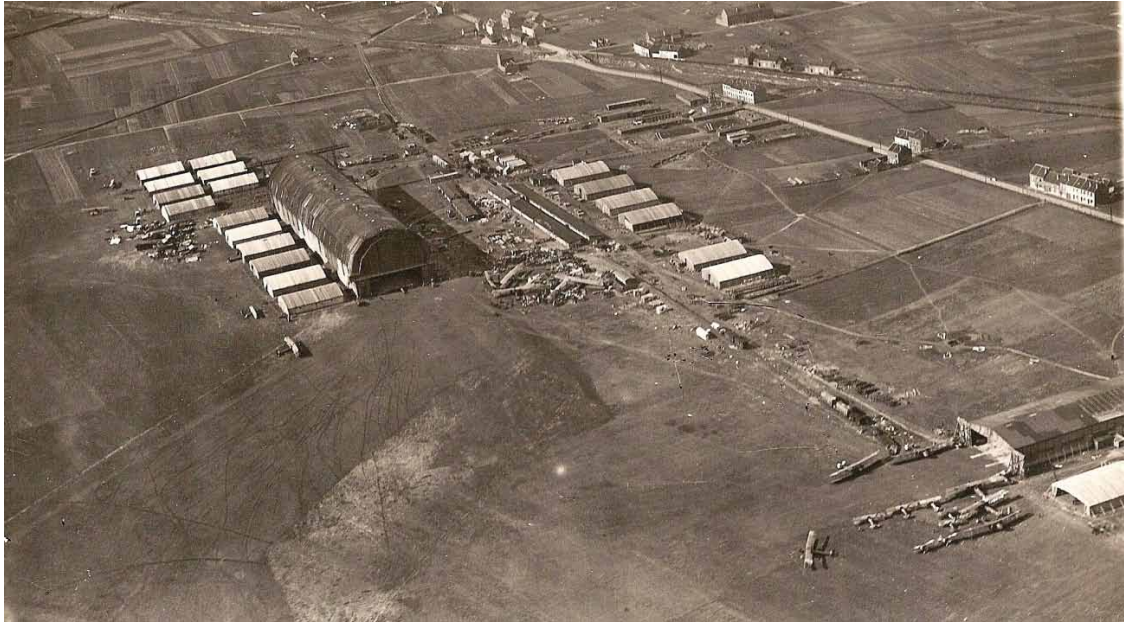
Van Cotthem et son fils Lucien.



Bruxelles photographée par Albert Van Cotthem et Jean Stampe, le 18 mars 1919.



Le Cinquantenaire à Bruxelles photographié le même jour par le même équipage.



Vue aérienne du champs d'aviation de Haren avec au centre le hangar Zeppelin.



*5 avril 1919
Le Roi Albert salue Van Cotthem avant de partir en mission.*



Au centre, on distingue le Prince Léopold de Belgique (portant le bonnet de police).



La Reine Elisabeth félicite Albert Van Cotthem à la suite d'une démonstration en vol, en présence de Sa Majesté le Roi et de Willy Coppens à la gauche du souverain.



Gosselies, décembre 1921. Albert Van Cotthem entouré de quelques élèves pilote, notamment Léopold Roger (debout derrière Albert), pilote d'Edmond Thieffry lors de la première liaison Belgique – Congo en 1925 et à sa droite, Marcel Hanson, futur pilote Sabena.

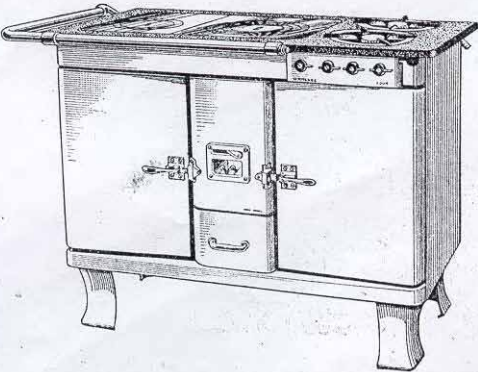


Albert Van Cotthem avec à ses côtés son petit-fils, devant son avion Auster J2 « Arrow », équipé d'une hélice Poncelet.

Trois Appareils en Un Seul..!

- ◆
- 1 cuisinière au gaz...
- 1 cuisinière au charbon...
- 1 poêle à feu continu...
- ◆

INDESTRUCTIBLE
parce qu'entièrement en
ACIER EMAILLE



UNE MERVEILLE.....!

C'est un Produit des
EMAILLERIES VAN COTTHEM et LECLERCQ

Usines et Bureaux :
172, chaussée de Neerstalle
FOREST-BRUXELLES

Tél. : 44.29.47

Büvard "L.A.B." — Brux.

Les produits des émailleries Van Cotthem-Leclercq à Forest- Bruxelles.

De warmte
Zonder vlam!

Zonder schouw
Zonder rook
Zonder stof

CATALOR

Het verwarmings-
apparaat
met butanegas

dat rolt

Usines & Emailleries **VAN COTTHEM**
172 - BRUXELLES





Le personnage de légende après un vol dans son Auster « Arrow ».



*Jun 1951 : remise de prix du Challenge Fernand Bouillon.
Au centre, Jean Kamers avec à sa gauche Albert Van Cotthem.
Au second rang, le dernier à droite ... Victor Boin.*



1948, Albert Van Cotthem est accueilli au Heysel comme Doyen d'Honneur de l'aviation belge.



Albert Van Cotthem rencontre son frère Alphonse au desk Sabena à New York.



Dîner présidé par le Général Isérentant.



Albert Van Cotthem en compagnie de la famille Thieffry.



*Albert Van Cotthem mis à l'honneur en présence de Mme « Marc Augis », écrivain d'aviation.
Dans son ouvrage « Des Noms et du Ciel », un chapitre lui est consacré.*



Le Doyen d'Honneur.



Albert Van Cotthem et Ernest Tips après le vol record Bruxelles-Biarritz en Topsy Belfair au mois d'août 1950.



Albert Van Cotthem est enterré au cimetière de Leeuw-St-Pierre.



2010 : aérodrome de Deurne. Fokker D.VIII N111EV peint aux couleurs de l'appareil utilisé par Albert Van Cotthem à Wilrijk en 1920.



Rencontre avec Mme Van Cotthem-De Tandt, belle-fille d'Albert Van Cotthem.



Trophées d'Albert Van Cotthem.



Étui de cigarettes offert par le souverain : « Au S. Lieutenant Van Cotthem
Souvenir de nos voyages aériens. Albert »



Étui signé par quelques grands noms de l'aviation belge et française : Willy Coppens,
Edmond Thieffry, André De Meulemeester, Gabriel Voisin, Louis Bréguet, Victor Boin...



Remerciements de la Ville de Calais (remis le 21 juin 1953).



Albert Van Cotthem et son épouse.