

////

DE VIEILLES TIGES
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

VZW



Gedenkboek
van de Belgische Luchtvaart

Albert Van Cotthem

Voorgesteld en gepatroneerd
Door Luitenant-Generaal Vlieger b.d.
Michel MANDL
Voorzitter
en door
M. Guido WUYTS
Bestuurslid

Vertaald door Jean-Paul Buyse



Albert Van Cotthem

Vlieger, zakenman en deken van de Belgische luchtvaart

I. Zijn persoonlijkheid



Geboren te Okegem op 31 december 1890.

**Jachtpiloot tijdens de Eerste Wereldoorlog,
vervolgens testpiloot te Calais.**

Piloot van Zijne Majesteit Koning Albert I.

Lijnpiloot bij S.N.E.T.A.

Burgerlijk instructeur.

Zakenman.

Voorzitter van de Gebroken Vleugels.

Deken van de Belgische luchtvaart.

Overleden te Brussel op 20 september 1962

II. De luchtvaartloopbaan

- Verkreeg het brevet van piloot op 15 augustus 1915; hij bracht één jaar door in het 1^{ste} Jachtsmaldeel waar hij zich door zijn koelbloedigheid en moed onderscheidt.
- Als testpiloot afgevaardigd bij het onderhoudspark van Calais, start hij er een school voor acrobatie.
- Op 18 maart 1918, vliegt Van Cotthem met een Spad XIII en haalt een Rumpler neer nabij Calais.
- Op 18 september 1918, keert hij terug naar een operationele eenheid en wordt ingelijfd bij het 6^{de} Smaldeel.
- Op het einde van het conflict heeft Van Cotthem een totaal van 2.400 vliegreuren en heeft hij 80 opdrachten waarvan negen gevechtsoopdrachten uitgevoerd.
- Na de oorlog maakt Van Cotthem deel uit van de piloten die voor de Koninklijke familie zullen vliegen.
- Van 17 tot 27 juli 1920, neemt hij deel aan de grote meeting georganiseerd te Antwerpen

ter gelegenheid van de Olympische Spelen. Hij wint er de wedstrijd voor het geheel van de vluchtdisciplines.

- Aangeworven als lijnpiloot door SNETA, verwezenlijkt hij meerdere premières.
- Op 16 juni 1921, wordt Luitenant Van Cotthem instructeur aan de vliegschool, opgericht door Commandant Fernand Jacquet te Gosselies. Dit zal hem niet weerhouden om zijn activiteiten als lijnpiloot verder te zetten.
- Vanaf 1923 wordt Van Cotthem om gezondheidsredenen, voor een tiental jaren, van de vliegvelden verwijderd.
- Albert Van Cotthem is 48 als hij in september 1938 de toelating vraagt om, bij uitzondering, ingelijfd te worden bij het reserve vliegend personeel.
- In augustus 1939, is Luitenant Van Cotthem opgeroepen in de Jachtgroep van Nijvel. Vervolgens neemt hij de leiding van het vervolmakingsmaldeel te Antwerpen.
- Bij het begin van de vijandelijkheden, krijgt Van Cotthem het bevel om met zijn eenheid naar Marokko af te reizen. Ten gevolge van malaria wordt hij tijdens de maand augustus 1940 vrijgesteld van dienst.
- Na de dood van Jan Olieslagers in maart 1942, wordt Van Cotthem, door zijn collega's, "Deken van de Belgische luchtvaart" benoemd. Tijdens deze periode zal hij eerste prijzen behalen bij alle luchtrally's waaraan hij deelneemt.
- Op 7 maart 1949, bedankt het Ministerie van Landsverdediging hem voor de tijdens zijn loopbaan bewezen diensten aan het land en het leger en verleent hem de graad van reserve Ere Majoor vlieger.
- Op 21 augustus 1950, behaalt onze deken het wereldrecord "afstand" op lichte vliegtuigen aan boord van een Typsy Belfair. Vanuit Brussel-Grimbergen vervoegt hij Biarritz zonder tussenlanding, zijnde 954 km.
- Op 20 september 1962 overlijdt Albert schielijk te Brussel. De Franse autoriteiten verlenen hem postuum "La médaille de l'Aéronautique française".

III. Biografie

Van mecanicien tot militair piloot

Van Cotthem, Jean, Albert is geboren te Okegem op 31 december 1890. Hij is de zoon van Edouard en Rosalie Verbeiren, alle twee komende van Okegem in Oost Vlaanderen. Op tienjarige leeftijd begint hij de secundaire studies aan het episcopaal college van Nijvel. Dit is niet evident voor de zoon van een eenvoudige dorpsbeenhouwer. Albert beëindigt echter de studies niet want de familie Van Cotthem die uit zes kinderen bestaat verhuist in 1902 naar Ruisbroek. Albert begint dan als leerjongen in een atelier terwijl hij avondcursussen in mechanica volgt. Op 12 april 1912 verwerft hij het diploma van draaier-technicus en wordt aangeworven door "les Ateliers de Construction Mécanique" te Ukkel.

Op 30 juni 1910 wordt hij onder de wapens geroepen en is snel atelierhoofd bij het Regiment Karabiniers. Hij onderscheidt er zich door zijn liefde voor mechanica. Na zijn militaire dienst van 24 maanden, wordt Albert aangeworven door een autobedrijf, SAVA (Société Anversoise de fabrication de Voitures Automobiles) te Berchem-Antwerpen.

Op 5 november 1910, huwt Albert met Martha, Louise, Pauline Van der Gucht te St. Pieters-Leeuw. Het koppel vestigt zich in deze gemeente en het volgend jaar wordt Rosalie geboren in de Zuenstraat.

Terug onder de wapens geroepen op 28 juli 1914, is Albert Van Cotthem Korporaal bij het

1^{ste} Bataljon Karabiniers wielrijders. Hij is aangehecht als gemotoriseerde estafette aan het grote generale hoofdkwartier en wordt de chauffeur van Generaal Wielemans. Hij ontmoet er Edmond Thieffry die zoals hij de functie van estafette uitoefent. Beiden hebben behoefte aan actie en geven kennis van hun intentie om in de luchtvaart te stappen om piloot te worden. Hun aanvraag wordt echter maar koeltjes ontvangen. Dankzij de steun van Majoor Maglinse, krijgen beiden hun mutatie naar de vliegschool van Étampes in Frankrijk. Hij wordt Sergeant benoemd op 4 april 1916 en op 6 december van hetzelfde jaar wordt hij al Adjudant.

Albert getuigt van een grote nauwgezetheid tijdens de opleiding tot het beroep van piloot en laat zich opmerken door zijn technische kennis.

In een operationeel smaldeel

Gebrevetteerd piloot op 15 augustus 1915 verblijft hij één jaar in het 1^{ste} Jachtsmaldeel dat bevolen werd door Kapitein Arsène Demanet.

Hij gebruikt deze periode om zijn techniek in luchtacrobatie te vervolmaken. Vrij verwonderlijk worden deze vliegfiguren niet erg gewaardeerd door de autoriteiten die ze te riskant vinden. Het in tolvlucht brengen is bijvoorbeeld strikt verboden, maar Albert, net zoals zijn vriend Edmond Thieffry bekommeren zich daar niet om.

Deze vaardigheid komt hem op 24 maart 1917 tijdens een zending die hij uitvoert in gezelschap van zijn collega André De Meulemeester, de Belgische aas met elf overwinningen, goed van pas. Terwijl De Meulemeester de zending afbreekt ten gevolge van problemen met de motor, vervolgt Albert zijn koers boven de vijandelijke linies aan boord van zijn Nieuport 15. Boven het kasteel van Wijnendael (Torhout) wordt hij belaagd door vier Duitse toestellen. Het gevecht is ongelijk en Albert moet al zijn talenten in luchtacrobatie aanwenden om te ontkomen aan de talrijke mitrailleursalvo's van zijn tegenstrevers. Doorzeefd door kogels en verwond aan het hoofd slaagt hij er toch in om de bevriende linies te bereiken en in de buurt van Lampernisse te landen. Tijdens die landing raakt het vliegtuig telefoonkabels en gaat over kop. Van Cotthem komt ervan af met verschillende kneuzingen.

Deze daad heeft voor gevolg dat hij opgenomen wordt in de dagorders van het Korps met volgende vermelding: "Jachtpiloot, die op een uitzonderlijk niveau de zeldzame kwaliteiten van durf en moed verenigt, schrikte er op 24 maart 1917 niet voor terug om boven vijandelijke linies vier Duitse toestellen aan te vallen; slaagde er dankzij zijn koelbloedigheid in om ondanks een lek geschoten brandstoftank aan onze kant van de linies te landen".

Bij het onderhoudspark van Calais

Kort nadien wordt Albert afgevaardigd als testpiloot bij het onderhoudspark te Calais bevolen door de eerste Belgische militaire vlieger, Kapitein Georges Nélis. Naast zijn taak als testpiloot van de vliegtuigen die geleverd worden aan de smaldelen, vervolgt Albert Van Cotthem zijn idee om een school voor luchtacrobatie op te richten. Hij slaagt erin om Georges Nélis te overtuigen en einde 1917 verrijkt het Belgische militaire vliegwezen zich met een dergelijke school.

Op 27 januari, wordt Van Cotthem benoemd tot hulponderluitenant bij de Genie. De beoordeling door Commandant Jacquet is kort maar zeer vleidend: "Buitengewone piloot, moedig en toegewijd. Hij is waardig om hulponderluitenant benoemd te worden."

De Commandant van het militaire vliegwezen, Kolonel Van Crombrugge is dezelfde mening toegedaan: "Adjudant Van Cotthem is zonder twijfel, op beroepsvlak, de beste van onze piloten. Hij geeft zonder twijfel blijk van toewijding en moed. Op mijn vraag is hij tijdelijk testpiloot en begeleider van toestellen. Hij stelt deze op punt en test alle snelle vliegtuigen die ons nu geleverd worden; zodoende is hij van zeer grote dienst voor de luchtvaart."

Op 7 april 1918, is Van Cotthem alweer vermeld in de dagorder van het Korps voor volgende reden: “Moedig piloot, voortvarend, levendig en handig, heeft op 18 maart een vijandig vliegtuig neergehaald”. Op deze dag testte hij een nieuwe SPAD XIII C1 toen hij nabij Calais een Rumpler ontmoette en aanviel. Eén enkel salvo volstond om het vijandelijk toestel te beschadigen en de piloot te dwingen om brutaal te landen op het strand van Bray-Dunes, waardoor de vleugel afbrak.

Op 15 september 1918, keert Van Cotthem op eigen aanvraag terug naar de operaties en wordt ingelijfd in het 6^{de} Smaldeel.

Op het einde van het conflict, heeft Van Cotthem twee duizend vier honderd vliegers op zijn actief, een record. Hij heeft 80 patrouille missies boven vijandelijke lijnen uitgevoerd waarvan negen gevechtsengagementen.

De naoorlogse jaren

In tegenstelling tot de meeste van zijn kameraden verlaat Van Cotthem het leger niet. Koning Albert wenst dat hij deel uitmaakt van de piloten die voor de Koninklijke familie zullen vliegen. Dat kan niet geweigerd worden. Hij gaat dus de hemel doorkruisen met zijn beroemde passagiers.

Op 17 juli 1919, heeft Van Cotthem als taak om Koning Albert naar Londen te vliegen. Niettegenstaande het slechte weer slaagt de Koning erin om Cap Gris-Nez te fotograferen. Enkele dagen later geeft de Koning hem een vergroting van de foto. Dit is een mooie attentie van Zijne Majesteit.

Tijdens een andere vlucht die hen naar Keulen moet brengen, wordt het koninklijk vliegtuig begeleid door twee andere Spads, gevlogen door Jean Stampe en Henri Crombez, twee andere grote vliegers uit de Eerste Wereldoorlog. De zichtbaarheid is opnieuw zeer slecht. Plotseling nemen de twee begeleidende vliegtuigen een andere koers en verdwijnen in de nevel dit tot grote verwondering van de Vorst. Van Cotthem houdt zijn koers aan en is zeker van zijn route; hij geeft teken aan de Koning om zich niet ongerust te maken. Ze komen tien minuten voor de escorterende toestellen op de bestemming aan. De Koning kan zijn pret niet verbergen en besluit: “Iedereen heeft het instinct niet van een reisduif”.

Op 26 juni 1920 wordt Van Cotthem tot Luitenant benoemd en op 3 februari 1920, wordt hij verheven tot de graad van Ridder in de Kroonorde met palm met de volgende vermelding: “Van ambtswege en tegen zijn wil aangeduid om bij de hulpdiensten van Calais de taak van vliegtuigtester uit te voeren, heeft hij dit ondankbare en gevaarlijk werk met merkwaardige toewijding en bekwaamheid uitgevoerd. Hij is al houder van het Oorlogskruis voor goed gedrag aan het front.”

Van 17 tot 27 juli 1920, neemt hij deel aan de grote luchtmeeting te Antwerpen georganiseerd ter gelegenheid van de Olympische Spelen. Hij wint de wedstrijd voor het geheel van de vluchtdisciplines en dit voor de bekendste Britse en Franse piloten.

Na een verlof zonder wedde verkregen te hebben, is Van Cotthem aangeworven door Georges Nélis in de burgerlijke luchtvaartmaatschappij S.N.E.T.A.-“Syndicat National d’Étude du Transport Aérien” dewelke juist opgericht werd. In deze hoedanigheid maakt hij veel primeurs als lijnpiloot.

Op 16 juni 1921, is Luitenant Van Cotthem op bevel van het Ministerie van Landsverdediging ter beschikking gesteld van de “Société des Entreprises générales d’Aéronautique” te Charleroi. Het betreft een vliegschool opgericht door Commandant Fernand Jacquet, de aas met zeven overwinningen. Hier heeft hij de gelegenheid om een aanzienlijk aantal piloten voor Sabena, opvolger van SNETA, te vormen.

Op zijn aanvraag, neemt Albert op 29 december 1921 zijn pensioen. De functie van instructeur die hij uitoefent te Gosselies belet hem niet om zijn activiteiten als lijnpiloot verder te zetten

en om op 23 mei 1923, op DH-9, de eerste handelsvlucht van Sabena tussen Evere en Lypne, op de Engelse kust, via Oostende te verzekeren.

De zakenman

Een zwaar ongeval maakt ongelukkiger wijze een einde aan zijn beroepsloopbaan als vlieger. Gewond aan het hoofd, verliest hij zijn vliegvergunning. Het is met de dood in het hart dat hij de luchtvaartwereld moet verlaten. Maar Albert is er niet de man naar om zich te laten ontmoedigen en beslist om zich in zaken te storten. Hij vertrekt naar Frankrijk, te Revin, in de Maasvallei om er een fabriek te stichten: "Les Nouvelles Émailleries Martin". Hij brengt zodoende zijn technische kennis in praktijk en bewijst dat hij niet enkel een buitengewoon piloot is maar ook een industrieel van hoog niveau.

Al deze kwaliteiten zijn opgemerkt buiten onze grenzen en op 30 juli 1932, wordt hem het Kruis van Ridder in het Ere Legioen door de President van de Franse Republiek uitgereikt.

De terugkeer naar de burgerlijke en militaire luchtvaart

Zijn gezondheidstoestand aan de beterhand zijnde, is Albert na een afwezigheid van een tiental jaren terug aanwezig op de vliegvelden. Zijn beroepsactiviteiten bloeien en hij heeft een fabriek voor emailwerk te Brussel-Vorst geopend.



Emailleries
VAN COTTHEM

S. P. R. L.
42, Rue Eugène Ghys
ZUEN-BRUXELLES

Téléphone : 21.49.82 - 21.96.64
Chèques Postaux : 148.90
Reg. Comm. Bruxelles 83.416

CUISINIÈRES – RADIATEURS
FOYERS – FOURNEAUX
GAZ – MAZOUT – CHARBON



De warmte
Zonder vlam!

Zonder schone
Zonder rook
Zonder stof

CATALOR

Het verwarmings-
apparaat
met butanegas

dat rolt

Usines & Emailleries VAN COTTHEM
ZUEN - BRUXELLES

*Na de oorlog zal zijn werkplaats overgenomen worden door zijn zoon Lucien.
Deze flakbrieven dateren van deze periode (verz. Jan De Plus)*

In 1937, is Albert mede stichtend lid van de "Vieilles Tiges de Belgique" dewelke de vroegere vliegers uit de Grote Oorlog verenigt. Hij is aanwezig op de eerste algemene vergadering van de vereniging op 12 mei 1937.

Zo begint voor Albert een tweede loopbaan in de luchtvaart, deze van privaat piloot die hem toelaat zijn passie voor het vliegen voort te zetten en bovenal om deze aan volgende generaties door te geven. Op zijn aanvraag vervoegt hij in 1927 het reservekader, maar in september 1938 vraagt hij om uitzonderlijk weer ingelijfd te worden bij de reserve van het varend personeel. Hij is 48 als hij deze aanvraag indient! Het is uiteindelijk slechts op de vooravond van de Duitse inval dat hij toegelaten wordt, en dit nadat hij met voldoening slaagde in “de aanpassingsperiode welke hem opgelegd werd door te lopen”.

Ondertussen werd Luitenant Van Cotthem in augustus 1939 opgeroepen bij de Jachtgroep van Nijvel. Vervolgens wordt hij aangeduid om de leiding te nemen van het vervolmakingsmaatschappij te Antwerpen. Zijn overste is Kolonel Lucien Leboutte en hij heeft onder meer onder zijn orders de Luitenanten Jan Ceuppens en Ivan Du Monceau de Bergendal, toekomstige generaals van de Luchtmacht die in 1946 als onafhankelijk wapen opgericht wordt.

De Weerstand

Vanaf de opening van de vijandelijkheden in mei 1940, krijgt Van Cotthem het bevel om met zijn eenheid naar Marokko te vertrekken. Na drie pijnlijke maanden in Oujda – hij lijdt aan malaria – belast Kolonel Leboutte hem om een afdeling zieken naar het depot van Fabrègues bij Montpellier te begeleiden. Ter bestemming aangekomen op 18 mei 1940, ontslaat Kolonel Desmet hem van actieve dienst hetwelke hem toelaat om naar België terug te keren.

Na zijn terugkeer vergeet Van Cotthem zijn oude collega's niet. Tot het einde van 1942 gaat hij trachten om zich nuttig te maken bij de CNA (Club National d'Aviation) te Brussel die clandestien werkt aan de repatriëring van in het land neergevallen vliegers. Op 1 maart 1941 herneemt hij de leiding van zijn fabriek te Vorst. Veertien maanden later precies op 31 mei 1942 bevelen de Duitsers hem om zijn fabriek te sluiten

Begin 1944, vraagt een vriend hem om de weerstand te verwoegen. Hij aanvaardt dit voorstel en op 15 september 1944 wordt hij commandant van de sector Anderlecht. Deze activiteit brengt hem, in 1947, door het Ministerie van Landsverdediging, de herkenning als gewapende weerstander op. Het Oorlogskruis 1940 met bronzen leeuw is hem met volgend citaat uitgereikt: “Sinds 1942, lid van de Koninklijke beweging, nam hij actief deel aan de organisatie en aanwerving van leden van een sector. Nam actief deel aan de operatie ter bevrijding van Brussel”.

De Ere Deken van de Belgische luchtvaart

1945... Albert Van Cotthem herbegint te vliegen. Hij verwezenlijkt een droom, een eigen vliegtuig hebben. De Geallieerden zetten hun overschot aan vliegtuigen te koop; Albert wordt de gelukkige eigenaar van een Auster, een toestel waarmee ons Licht Vliegwezen in Duitsland zal uitgerust worden.

Na de dood van Jan Olieslagers in maart 1942 is de Belgische luchtvaart op zoek naar een Ere Deken. De keuze kon niet beter vallen. Op 58 jaar, laat Albert Van Cotthem de luchtvaart nog altijd schitteren op de Belgische vliegvelden en in de naburige landen. Op een periode van vijf jaar gaat Albert alle eerste prijzen behalen van de rally's waaraan hij deelneemt. Na hem, want het mandaat van Ere Deken is enkel voor vijf jaar, is het moeilijk om een opvolger te vinden ... en Albert blijft dus de titel van Ere Deken dragen.

Als voorzitter van de “Gebroken Vleugels”, een vereniging die de in luchtdienst gevallen en gewonde vliegers, hun weduwen, wezen en nakomelingen steunt, zal Albert Van Cotthem de activiteiten ter harte nemen. De winsten van al zijn luchtdemonstraties zullen naar deze liefdadigheidsvereniging gaan.

Vanaf 7 maart 1949, maakt Albert Van Cotthem geen deel meer uit van het reservekader. De Minister van Landsverdediging bedankt hem “voor bewezen diensten aan het land en het leger tijdens zijn loopbaan “ en verleent hem de graad van reserve Ere- Majoor vlieger.

Op 21 augustus 1950, is het opnieuw in het luchtvaartdomein dat de deken zich laat opmerken. Hij verbetert het wereldrecord “afstand” voor kleine vliegtuigen aan boord van een Typsy Belfair, een toestel gebouwd door zijn vriend Ernest-Oscar Tips: Brussel-Grimbergen naar Biarritz zijnde 945 km zonder tussenlading. Dit record wordt gehomologeerd door de Internationale Luchtvaartfederatie.

In oktober 1952, maakt de cineast vlieger Paul Pichonnier een kortfilm naar een novelle geschreven door Marc Augis: “Le danseur des nuages”. Wie anders dan onze deken mag de acrobatische scènes van deze film uitvoeren, dewelke een hymne aan de luchtvaart geworden is door op film de essentie van de luchtacrobatie te vereeuwigen.

Tien jaar later, op 20 september 1962, overlijdt Albert schielijk. We zullen deze sympathieke kampioen luchtacrobaat niet meer op onze vliegvelden terugzien.

Albert Van Cotthem werd begraven in de familiekerelder op het kerkhof van Sint-Pieters-Leeuw. Een straat van de gemeente draagt de naam van onze sympathieke en briljante vlieger.

Kort na zijn dood hebben de Franse autoriteiten er aan gehouden om hem postuum de “Médaille de l’Aéronautique française“ toe te kennen.