

Laurent GUERRERO

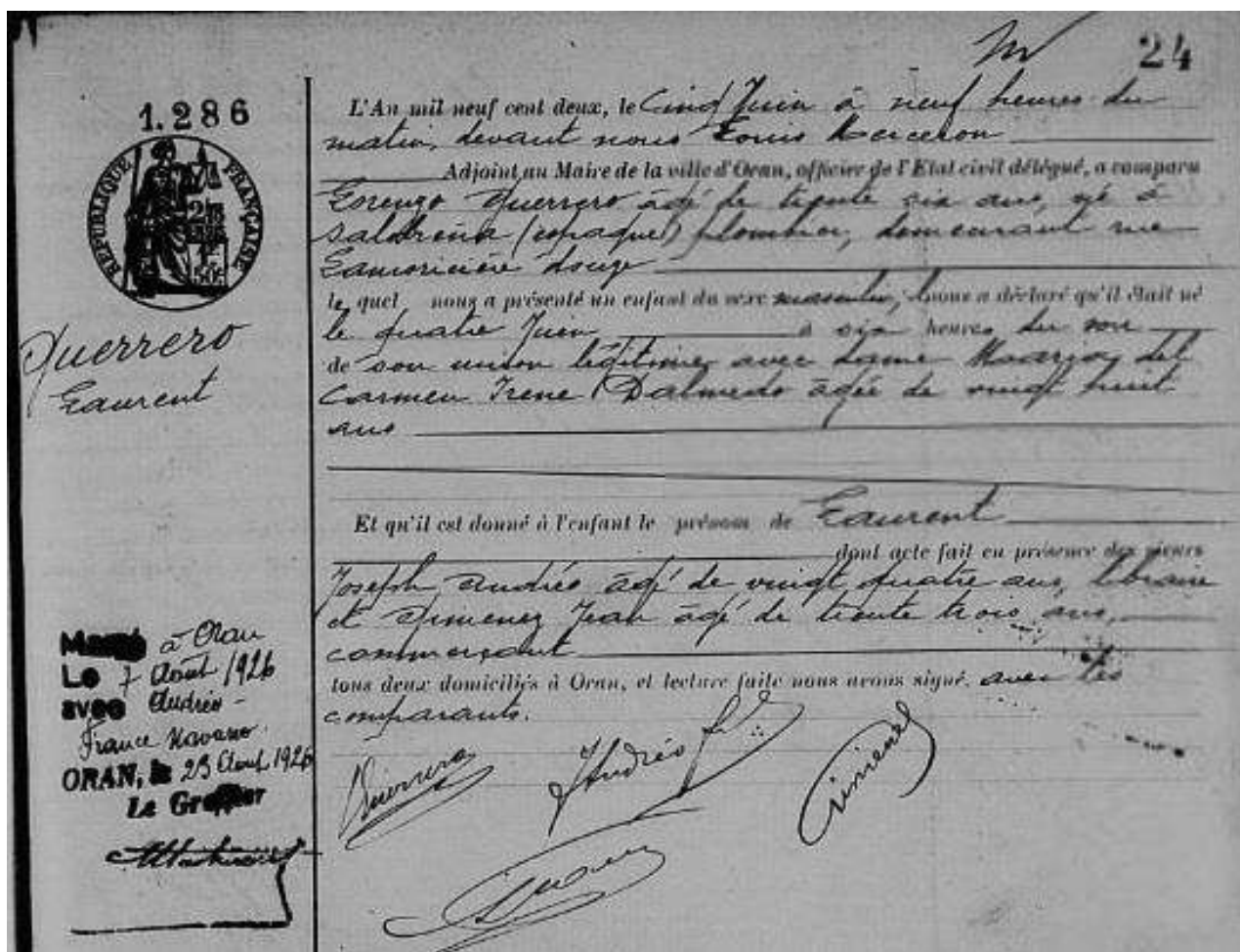
1902-1937



Sources : ANOM (état-civil et registres matricules), Leonore (Légion d'Honneur), Gallica (BnF) (notamment l'Elan républicain de l'Oranie du 10 novembre 1937), site Tenes.info

Le 6 février 1900, à Oran, naissance de sa sœur Louise

Le 4 juin 1902, à Oran, 12 rue Lamoricière, naissance de Laurent GUERRERO, fils de Lorenzo, né en 1866 en Espagne, plombier, et de Maria del Carmen Irene DALMEDO, née à Ceuta en 1874, mariés le 20 novembre 1897 à Oran



Le 13 décembre 1904, à Oran, naissance de son frère Lucien

Le 21 février 1907, à Oran, naissance de sa sœur Alice

Certificat d'Etudes primaires

A été omise dans la liste des candidates reçues à l'examen d'Oran-banlieue : Mlle Longhi Germaine, d'Aïn-el-Turck.

Oran-Ville (garçons)

Candidats présentés, 248 ; reçus, 105.

Sont définitivement admis :

Ecole Bastrana. — Aubert Arsène, Bomparé Ulysse, Cussinet Gaston, Falk Ramon, Garcia Joseph, Louvet Marcel, Navarro Lucien, Pérez Joseph, Roméo Aniello.

Ecole Karguentah. — Aknin Albert, Baron Albert, Benchétrit Haim, Birebent Jean, Donnat Adolphe, Emmanuelli Jules, Garcia Eduardo, Garcia Joseph, Garin Fernando, Gaubert Pierre, Girault Lucien, Grosjean Edmond, Guerrero Laurent, Lasserre Antoine, Loubier Emile, Maillhes Lucien, Morales Salvador, Perd Marc, Porcherot Georges, Ribaud Henri, Siksou Meyer, Torreilles Adrien.

Ecole Baixhans — Antoine André, Arago

L'Echo d'Oran du 15 juin 1911

ARRIVÉES ET DÉPARTS

Liste des passagers arrivés par le paquebot « Maréchal-Bugeaud » :

MM. Martin. — Obler et Mme. — Picard et Mme.
— Mabit — Seudier et Mme. — Roth. — Johner.
— Sergent. — Dufour. — Poizat. — Sidard. — Duclos.
— Poulain. — Raynaud. — Forestier. — Pélissier.
— Clément. — Adam. — Moradel. — Salès. — Llinarès.
— De Carpentry. — Mme Sergent. — Colombani. — Mme Dufour. — Mme Duclos. — Mme Poulain.
— Mathiessen. — Mandet. — Mme Poulharies. — Tiste. — Blum. — Rivet. — Mlle Jeannot.
— M. Thoviste. — Adam. — Rouyer. — Nau. — Julierieux. — Tailhan. — Rochilde. — Luce. — Henriot. — Rozier. — Langlenat. — Yves Sivry. — Mme Mairreck. — Mme Rouas. — Allemand. — Magdeleine. — Obecassis et Mme. — Barrilot. — Mme Cereh. — Mme et Mlle Tirat. — Mme Le Roch. — Mme Lopes et fils. — Oustry. — Dumouchel. — Andréani. — Catala. — Godet et Mme. — Douree. — Jacquet. — Balland et Mme. — Mme Pierrucci. — Moutafrani et Mme. — Richard. — Rozier. — Buteau et Mme. — Guerrero Laurent. — Moutte. — Gordon Hands. — Commeau. — Guilleu et Mme. — Aubert. — Mme Pilot. — Cavaliéro. — Ricard. — Jacob. — Mlle Aubert. — Mme Sigard. — Danico.

L'Echo d'Alger du 19 juillet 1919



En 1920, il obtient son diplôme d'ingénieur à l'école des Arts et Métiers de Cluny

Le 3 juillet 1920, à Oran, sa sœur Louise épouse Charles Albert HECK

En 1921, il est au Centre d'instruction des spécialistes de l'aviation de Bordeaux

En 1924, il est breveté pilote militaire à l'école d'aviation d'Istres

BIENVENUE.

Nous avons eu le plaisir de serrer la main au sergent aviateur Guerrero Laurent, du camp d'aviation d'Istres, en permission à Oran.

Le jeune aviateur est le fils de notre excellent ami Guerrero Lorenzo, le sympathique industriel de notre ville.

Nous sommes heureux de lui souhaiter une cordiale bienvenue.

L'Égalité oranaise du 23 juillet 1924

Pilote de ligne dans la Compagnie générale aéropostale, premiers courriers de nuit : il traverse 56 fois l'Atlantique Sud

Le 7 août 1926, à Oran, il épouse Andrée-France NAVARRO, née en 1906 ; de cette union naîtront deux filles Michèle et Danielle

Dans le Journal Officiel du 26 février 1927, pour l'emploi de sergent-major

94 Guerrero (Laurent), sergent pilote, 2^e
groupe d'aviation d'Afrique.

En février 1928, il entre à l'Aéropostale

Le 23 mars 1928, à Paris, il est breveté pilote de transports publics n°1073

Le 22 décembre 1928, à Oran, son frère Lucien épouse Paulette SANCHEZ et sa sœur Alice épouse Louis CALAVASSY, né en 1906 à Oran.

Le 7 juin 1930, à Oran, sa sœur Odette épouse Louis Joseph Elie ROIDOT, né en 1901 en Belgique.

Le 18 septembre 1930, suite à une panne de moteur, il atterrit près de l'Oued Dras : il sauve son équipage et celui de l'avion e secours, endommagé à son tour, des dissidents maures.

En 1932, c'est à lui que René Couzinet confie le premier vol de son « Arc-en-ciel », rendu célèbre plus tard par Mermoz



En mars 1933, il est breveté de navigation aérienne supérieure 2A

Dans *les Ailes* du 10 août 1933, on apprend sa promotion dans l'ordre de la Légion d'honneur en date du 20 juillet

"Un" de l'Aéropostale.

L'apéritif de midi nous réunissait autour d'une table du « Majestic » à Casablanca : Ancel, Guerrero, Baille et votre serviteur, attendant Ville et Emler, ces deux derniers disparus hélas depuis !

— Bonjour, Pédro, disait Emler à Guerrero en lui tendant la main.

De son sourire d'homme heureux de vivre, Guerrero se s'expliquer :

« Eh oui ! mon cher, Pédro c'est moi, et ce depuis deux jours. C'est à Alicante, lors de la dernière escale qu'Emler et les copains m'ont baptisé « Pédro. »

Voilà comment Laurent Guerrero est devenu Pédro Guerrero et beaucoup plus simplement Pédro tout court.

Demandez, lors de vos voyages sur l'Aéropostale (oh ! pardon, sur la Compagnie Air-France !) dans n'importe quelle escale, des nouvelles de Pédro, tous — « du moussaillon au commandant » — vous diront : « Pédro, je l'ai vu il y a quelques jours, il a toujours le sourire. »

Laurent Guerrero fait partie de cette pléiade de jeunes « as » que les lignes aériennes Latécoère d'abord, Compagnie Générale Aéropostale ensuite, ont groupé et retenu dans leurs services pour le plus grand renom de la France et de l'aviation : les Mermoz, Serre, Reine, Guillaumet, Antoine, Gimé, Ville, Lécivain... « J'en passe et des meilleurs. » Il faudrait les citer tous... Qu'ils veuillent bien nous en excuser, notre admiration et notre profonde sympathie ne leur étant pas moins tout acquises.

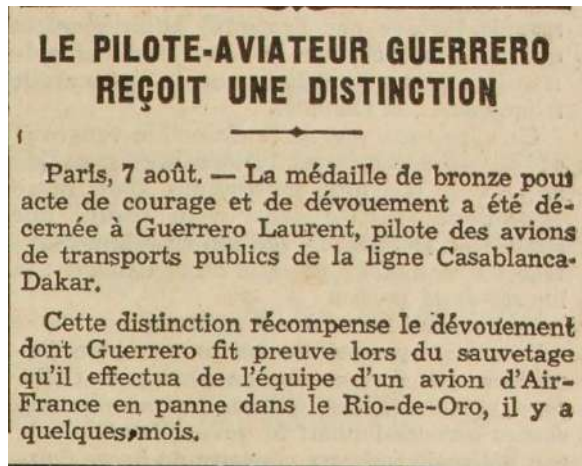
Originaire d'Oranie, Guerrero fut breveté pilote militaire à Istres en 1924. Breveté de transports publics n° 1703 à Paris le 23 mars 1928, il fut ensuite breveté n° 207 de l'École des mécaniciens de l'Aéronautique, puis instructeur technique de 1921 à 1921 à l'école des mécaniciens de Bordeaux, il acquit en 1933 le brevet de navigation supérieure N° 2A.

Guerrero totalise à ce jour 4.905 heures de vol, dont 780 heures de nuit, la plupart effectuées au-dessus du Rio de Oro. Fait prisonnier une fois, puis obligé de se poser une seconde fois, il fut sauvé par Baille, alors chef d'aéroport d'Agadir. Cent cinquante heures d'hydro sur la ligne Marseille-Alger viennent encore s'ajouter au glorieux palmarès de Pédro.

La suprême distinction dont Guerrero vient d'être l'objet en étant fait Chevalier de la Légion d'honneur n'est qu'une juste récompense de sa haute valeur et de ses services.

Le MANCHE A BALAI est heureux de se joindre à tous ses amis pour adresser à Guerrero ses plus cordiales et sincères félicitations.

Pédro est de plus titulaire de la médaille de vermeil de l'Aéro-Club de France en 1932 pour 1.150 heures de vol dans l'année et de la Grande Médaille de Bronze de l'Aéro-Club de France pour avoir parcouru 110.000 kilomètres au-dessus du Rio de Oro. Carrière de pilote bien remplie, si on songe qu'il n'avait que 31 ans... « aux cerises », lorsqu'il a passé son brevet supérieur de navigation qui va permettre à la Compagnie de lui confier le premier des gros avions trimoteurs qui, dans un temps très proche, vont franchir l'Atlantique d'un seul bond.



Le petit Marocain du 6 août 1934

Le 21 décembre 1934, à bord du *Santos-Dumont*, il établit un record entre Dakar et Casablanca à la moyenne horaire de 360 kms



Le 5 mai 1935, il est désigné pour assurer les lignes d'Amérique du Sud

Le 3 juin 1935, il assure la liaison Dakar-Natal comme pilote à bord de l'avion géant *Centaure*



Dans le guide de la radio au Maroc pour l'année 1935

RESEAU DES EMETTEURS DU MAROC
R. E. M.

Siège Social : Ecole des Roches Noires, Casablanca

Président	M. G. DAUSSY (F. 8 D) Casablanca.
Vice-Président	M. BECK, de Rabat
Secrétaire	M. Laurent GUERRERO, (F. 8 M. N.) Beausé- jour.
Trésorier	M. LHUISSET (F. 8. M. E.) Mazagan

Le 8 février 1936, sur la ligne Marseille -Alger, par mauvais temps, ses trois moteurs s'arrêtent : il est contraint de se poser en pleine Méditerranée à 60 milles du but, il reste seul à bord pour tenter de sauver son appareil, un voyageur M. Marcel Borgeaud (un des frères du domaine de même nom), né le 1^{er} août 1897 à Mustapha, s'est noyé.

Le 13 février 1936, on lui confie le *Ville de Santiago du Chili*

Le 19 août 1936, pilotant le *Ville de Montevideo*, il établit le record de la traversée en 14 heures 40 minutes



Journal du 23 août 1937

Le 17 octobre 1937, traversée Natal-Dakar en 14h27 ...

Le 27 octobre 1937, il disparaît en mer au large de Mogador (Maroc) à bord de *l'Antares*

AUCUNE NOUVELLE DE L' « ANTARES »

SUITE DE NOTRE DEPECHE
DE PREMIERE PAGE

L'équipage

Voici quelques notes sur Marcel Goret qui, concurremment avec Parizot, pilotait l'avion courrier Casablanca-Dakar et retour :

Agé de 31 ans, né à Meaux, Goret entre en décembre 1928 à l'Aéropostale et continue à Air France. Spécialiste de vols de nuit, réussit de nombreux atterrissages en zone dissidente et accomplit de nombreux dépannages de camarades dans la même zone. Fut grièvement blessé en 1934, à 50 kilomètres du cap Bojador. Chevalier de la Légion d'honneur en juin 1934, avec félicitations du ministre de l'air.

Lauréat des vols de nuit : 1932, 42.595 kilomètres (Casablanca - Port-Etienne-Dakar); 1933, 42.112 kilomètres (Port-Etienne - Casablanca) ; mai 1935-1936, 59.561 kilomètres (Casablanca-Dakar). De mai 1936 à octobre 1937, il n'avait pas quitté son service. On ne pouvait donc trouver de spécialiste plus qualifié pour les voyages de nuit entre Casa-Dakar et retour.

Le mécanicien Trastou est aussi un spécialiste des vols de nuit entre Maroc et Afrique Occidentale, volant tantôt avec Goret, tantôt avec Parizot. Il y a deux ans qu'il est sur la ligne. Le radio-navigant Bourguignon alterne avec Macaigne.

A bord de l'avion se trouvait Laurent Guerrero qui compte 54 traversées de l'Atlantique-Sud comme chef de bord et comme pilote. Guerrero, âgé de 35 ans, né à Oran, est entré à l'Aéropostale, comme Marcel Goret, en 1928. Affecté à la ligne d'Afrique, il fit cinq atterrissages en zone dissidente, dont l'un provoqué par un nuage de sauterelles. Un de ses atterrissages fut dramatique, car son mécanicien fut tué. Il a coopéré en 1930 à la première liaison rapide Toulouse-Santiago-de-Chili en 102 heures et, en 1933, il fut le copilote de Launay dans le voyage d'essai de l'Emeraude Paris-Casablanca-Dakar et retour en 3 jours 7 heures 53 minutes.

Chevalier de la Légion d'honneur, Guerrero est millionnaire à Air France depuis le 1^{er} octobre 1936.

Aucune nouvelle de l'« Antares » avion-courrier Dakar-Casablanca

CASABLANCA, 28 octobre. — *Télegr. Matin.* — Toutes les recherches entreprises aujourd'hui pour retrouver l'avion courrier Dakar-Casablanca, l'Antares, disparu hier entre 4 heures et 5 heures entre Mogador et Mazagan, sont restées infructueuses. Y ont participé des avions militaires, deux de la base d'Agadir, trois de la base de Casablanca, deux de la base de Marrakech. Ces avions ainsi qu'un appareil d'Air France ont reconnu la côte entre Agadir et Mazagan. De plus l'avisobrestois a patrouillé dans la région du cap Cantin. On est de plus en plus convaincu que l'avion est tombé en mer.

(Voir la suite en deuxième page,
1^{re} colonne.)

LA PERTE DE L'ANTARES

Deux grands pilotes :

GUERRERO

et **GORET**

Un grand navigateur :

SALVAT

**inscrivent désormais leurs
noms au martyrologe de
l'aviation française.**

On ne saluera jamais assez bas les pilotes de ligne. Avant de les engager, la Compagnie Air-France exige d'eux des antécédents, des qualités de toute sorte, gage de la sécurité des passagers, qui vont du P. S. V. à la limite de la résistance physique. Chacun d'eux a une étoffe d'as.

Guerrero

Né le 4 juin 1902, à Oran, marié, père de deux enfants, entré à l'Aéropostale en février 1928, Laurent Guerrero fut affecté à la ligne Casablanca-Dakar, qu'il connaissait mieux que quiconque, et sur laquelle, hélas ! il vient de briser ses ailes.

Il compte cinq atterrissages en zone dissidente. Deux ont été marqués ou provoqués par des actes de dévouement. Le 18 septembre 1930, ayant atterri par suite d'une panne de moteur près de l'oued Dras, et l'avion de secours qui l'accompagnait ayant été endommagé, Guerrero réussit à réparer son propre appareil et à ramener à son bord les deux équipages, qu'il sauvait ainsi des Maures.

Il retombe dans la dissidence, le 27 décembre de la même année, son radiateur abîmé par un nuage de sauterelles, alors qu'il avait accepté la mission de porter une hélice de secours à des aviateurs italiens en panne sur la côte de Mauritanie.

Pilote sur l'Atlantique-Sud depuis octobre 1935, millionnaire de kilomètres, chevalier de la Légion d'honneur, totalisant plus de sept mille heures de vol et cinquante-quatre traversées de la ligne Mermoz, Guerrero, qui venait de croiser en vol le « Lieutenant-Paris », a pris place à Dakar à bord de l'« Antares » de Goret.

L'Elan républicain de l'Oranie du 10 novembre 1937 titre « les Ailes brisées : la mort du pilote Guerrero »

L'aviation sportive.

◆ Le Farman quadrimoteur Hispano-Suiza que pilotera Paul Codos dans sa tentative Paris-Buenos-Aires a été baptisé hier matin du nom de « Laurent Guerrero » en souvenir du pilote transatlantique récemment disparu. Comment se fait-il qu'on n'ait pas encore donné le nom de « Jean Mermoz » à un avion de grand raid ?

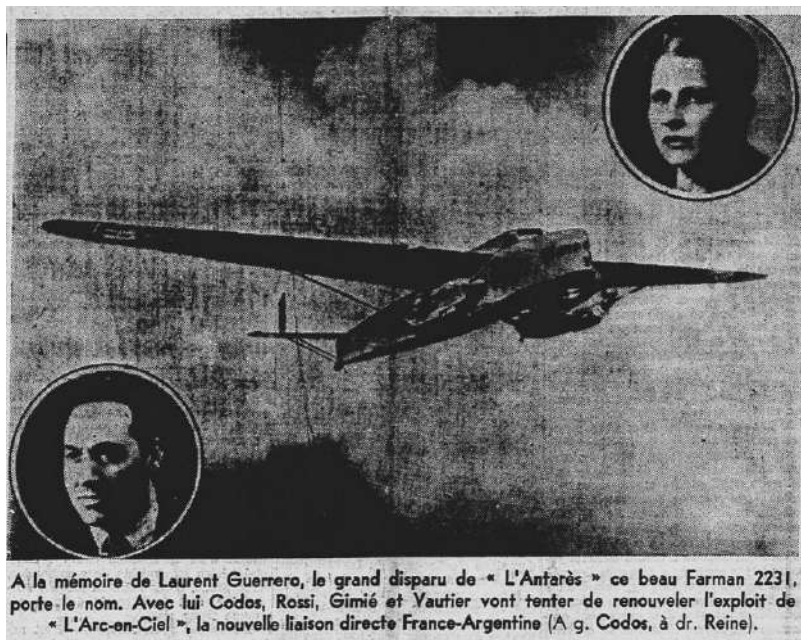
Le Figaro du 14 novembre 1937



Paris soir du 16 novembre 1937



Paris midi du 20 novembre 1937



A la mémoire de Laurent Guerrero, le grand disparu de « L'Antarès » ce beau Farman 2231, porte le nom. Avec lui Codos, Rossi, Gimé et Yautier vont tenter de renouveler l'exploit de « L'Arc-en-Ciel », la nouvelle liaison directe France-Argentine (A. g. Codos, à dr. Reine).

Les Annales coloniales du 22 novembre 1937

Hommage à l'équipage de l' « Antarès »

Une très simple, mais très émouvante cérémonie, a marqué, ce matin, l'hommage que, au nom du gouvernement et de l'aviation française, M. Pierre Cot, ministre de l'air, a solennellement rendu à l'équipage de l'avion *Antarès*, perdu corps et biens, le 27 octobre dernier, au large des côtes marocaines.

La cérémonie officielle s'est déroulée à 10 h. 30 dans la cour d'honneur des Invalides, en présence des familles des victimes et de nombreuses personnalités civiles et militaires.

Devant la façade est de la cour, drapée d'un immense voile de crêpe noir, un catafalque avait été dressé, recouvert d'un drapeau tricolore. Au centre du catafalque s'élevait une flamme, semblable à celle de l'Arc de Triomphe, devant laquelle avaient été placées six plaques, portant les noms des victimes : Laurent Guerrero, chef de bord; Marcel Goret, pilote; André Salvat, navigateur; René Bourguignon, radiotélégraphiste; Auguste Trasvour, mécanicien; Paul Foussard, passager.

Tout autour du catafalque, où les pilotes d'Air-France montaient une garde d'honneur, avaient été placées des couronnes.

A 10 h. 30, salué par la sonnerie du garde à vous, M. Pierre Cot, qu'accompagnait M. Andraud, sous-secrétaire d'Etat à l'air, pénétrait dans la cour d'honneur où il fut accueilli par les généraux Féquant, chef d'état-major de l'armée de l'air, Houdemont, Aubé, de Vasselot d'Harcourt, et de nombreux officiers supérieurs de l'armée de l'air.

Après être passé sur le front des troupes, il s'inclina devant les drapeaux cependant que retentissait la *Marseillaise* puis il se recueillit devant le catafalque et monta à la tribune pour prendre la parole.

Nous vivons, dit-il notamment, dans un temps où se nouent et se délient les négociations internationales. Et dans une amoralité fatale à tout progrès humain, à toute civilisation vraie, on voit de grands Etats répudier leur signature. Des hommes qui se disent ou se croient des chefs, méprisent les traités. On n'a plus le respect des contrats. Les engagements les plus sacrés ne sont rien quand l'intérêt, le prestige ou le profit commandent de les violer. On exalte la force et la violence, on se croit tout permis quand on est le mieux armé.

Et chez nous, simplement, sans en tirer vanité, des hommes de chair et de sang, pour tenir la promesse où s'engage le pavillon d'Air-France, pour demeurer fidèles au contrat accepté, bravent la mort. L'honneur est, pour eux, plus et mieux que ce bien suprême : la vie. Que ceux-là méditent l'enseignement légué à la France entière par ceux de l'*Antarès*, qui voudraient introduire chez nous et le mépris du droit et le reniement des contrats.

Après ce discours, huit clairons égrenèrent les notes de la sonnerie aux morts. Puis, aux accents du *Chant du départ*, ce fut le défilé des troupes.

S. N. C. A. du Centre (Farman et Hanriot)

Le quadrimoteur postal Farman 2231

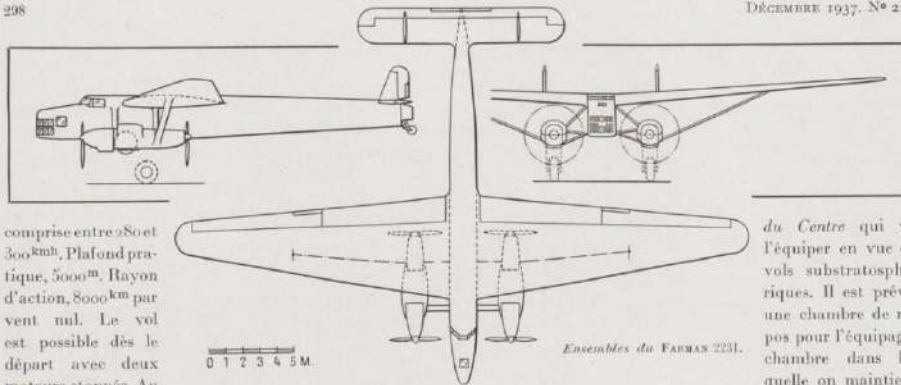
« Chef-pilote-Laurent-Guerrero ».

Le *Farman 2231* est l'appareil avec lequel le chef-pilote Codos et son équipage ont volé de Paris à Santiago du Chili dans le temps record de 58^h41^{min}. Ce quadrimoteur dérive du *F. 223* décrit plus loin; il n'en diffère guère que par le fuselage et les aménagements; les emplacements des lance-bombes, en particulier, sont occupés par des réservoirs d'essence. Mais la voilure est la même

que celle du *F. 223* et les caractéristiques d'encombrement de l'appareil, ainsi que sa surface portante, demeurent inchangées.

Avec un poids à vide de 8000^{kg}, 1500^{kg} d'aménagements et d'équipage, 9500^{kg} de combustible, le *F. 2231* atteint le poids total de 19 000^{kg}. Les performances sont les suivantes, avec quatre *Hispano-Suiza 12 Nirs* (au lieu de quatre *Hispano-Suiza 14 Aa* comme sur le *F. 223*):

Vitesse maximum à 2000^m, 340^{kmh}; vitesse de croisière



comprise entre 980 et 360 km/h. Plafond pratique, 5000 m. Rayon d'action, 8000 km par vent nul. Le vol est possible dès le départ avec deux moteurs stoppés. Au départ, le plafond pratique à pleine charge est de 5000 m.

A l'actif du Farman 2231, outre la récente liaison Paris-Santiago du Chili, deux belles performances :

— En août 1937, le voyage Istres-Damas-Bucarest-Paris sans incident ni ravitaillement. L'avion, piloté par M. Guillaumet, a décollé d'Istres au poids total de 21 500 kg.

Temps de décollage.....	57 ^{sec}
Longueur de roulement au décollage.....	950 ^m
Distance parcourue.....	7000 ^{km}
Durée de vol.....	26 ^h
Moyenne commerciale.....	275 ^{kmh}

— En septembre 1937, le record de vitesse sur 1000 km avec charge de 10 000 kg. L'avion, piloté par M. Coupet (chef-pilote de la S.N.C.A. du Centre), a décollé d'Istres au poids total de 22 600 kg.

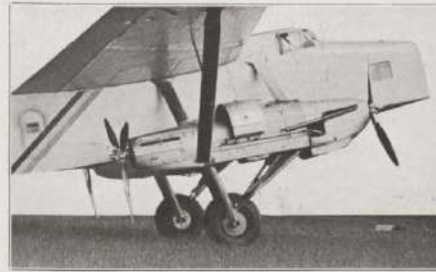
Temps de décollage.....	57 ^{sec}
Longueur de roulement au décollage.....	1150 ^m
Moyenne sur 1000 ^{km} (Istres-Chaumont-Istres).....	360 ^{kmh} , 500
Poids à l'atterrissage.....	20400 ^{kg}

Le Farman 2231 vient d'être remis à la S. N. C. A.



Aspect d'ensemble du FARMAN 2231 « CHEF-PILOTE-LAURENT-GURRERO ».

du Centre qui va l'équiper en vue de vols substratmosphériques. Il est prévu une chambre de repos pour l'équipage, chambre dans laquelle on maintiendra une pression correspondant à une altitude de 2000 à 3000 m. Les essais vont commencer sous peu et les enseignements que l'on en tirera serviront lors de l'aménagement du F. 2230.



Groupes-moteurs HISPANO-SUIZA 12 XIBIS du FARMAN 2231.

Ce dernier appareil est destiné à la traversée de l'Atlantique Nord. Grâce à la structure spéciale de son fuselage, il pourra flotter en cas de panne. Les moteurs du prototype sont des Hispano-Suiza 12 X fournissant leur puissance maximum à 2000 m; mais on montera plus tard des 12 Y, grâce auxquels les vols auront normalement lieu entre 6000 et 8000 m. C'est alors que le compartiment étanche de repos que l'on va mettre au point sur le F. 2231, en attendant la cabine étanche pour l'équipage complet, sera d'un grand secours. Rayon d'action du F. 2230, 8500 km; vitesse maximum, 350 km/h.

L'Aérodrome du C.A.B.A., devenu municipal, s'appellera désormais « Laurent GUERRERO »

DE NOMBREUSES MANIFESTATIONS ONT MARQUÉ CE BAPTÊME

Le 27 octobre 1937 disparaissait au cours de sa cinquante-sixième traversée de l'Atlantique-sud, Laurent Guerrero, pilote d'Air-France, oranais de naissance, l'un des pionniers de la ligne Mermoz.

Pour honorer l'homme et magnifier son sacrifice, la municipalité bel-abbésienne décidait de donner le nom de Laurent Guerrero à l'aérodrome du C.A.B.A., devenu municipal l'an dernier.

Nul choix de pouvait être plus heureux, plus apte à rappeler la douloureuse contribution de l'un des « nôtres » à la cause si belle de l'aviation commerciale.

C'est à ce baptême qu'était conviée la population bel-abbésienne et à cette occasion de nombreuses manifestations étaient prévues qui, toutes, connurent le plus grand succès.

offert aux visiteurs, un banquet avait lieu dans la magnifique salle du Continental. Près de deux cents personnes y étaient conviées.

A la table d'honneur avaient pris place, auprès de M. Paul Liepmann, président du C.A.B.A. et Mme ; M. le colonel Rignot, commandant l'Air en Algérie, et Mme ; M. Daudonnet, sous-préfet et Mme ; M. Bellat Lucien, maire ; M. le colonel Azan, commandant le 1^{er} Régiment Etranger ; MM. Billon du Plan, président de la Fédération nord-africaine ; Brémond, délégué financier et conseiller général et Mme ; MM. Bellat Paul, délégué financier et conseiller général ; Raoux, délégué financier ; Chanfreau, conseiller général ; Pourcher, directeur des services de la navigation aérienne, représentant le ministre de l'Air ; Gérard et Durney, adjoints ; Prévost, inspecteur principal du bureau Véritas, Mme et Mlle ; M. Fogues commandant l'aérodrome de la Sénia et Mme.

Le Progrès de Bel Abbès du 6 avril 1938



Dans le Recueil des actes administratifs du 30 juin 1959, on apprend qu'il existe une avenue Laurent Guerrero à Oran

Et il était réconfortant de voir le sourire qui épanouissait le visage tout rond de Laurent Guerrero, lorsqu'il me disait, au décollage de Casablanca vers le sud à la tombée de la nuit : « Soyez content, nous avons notre paquet de brume à Ciséros ». Et comme je me frottais vigoureusement les mains en signe de satisfaction, Guerrero devenait complètement hilare, sous l'œil amusé du mécanicien Courson qui témoignait à sa façon une confiance sans grandiloquence.

Icare de mai 1962