

NELLA PRESENTAZIONE DETTATA DALL'AVV. GIANNI AGNELLI PER IL VOLUME DI GIORGIO EVANGELISTI "CENTO AEROPLANI E UN GRANDE CUORE", DEDICATO A QUEL "GRANDE CUORE" DELL'AVIAZIONE ITALIANA CHE FU' MARIO STOPPANI, SI LEGGE TRA L'ALTRO : "MARIO STOPPANI E' SENZA DUBBIO TRA COLORO CHE MAGGIORMENTE HANNO ONORATO L'AERONAUTICA E L'INDUSTRIA ITALIANA IN UN PERIODO IN CUI L'ABNEGAZIONE INDIVIDUALE TRASFIGURAVA L'IMPARI DISPONIBILITA' DEI MEZZI".

STOPPANI HA VERAMENTE ONORATO L'AERONAUTICA PERCHE' NEL CORSO DEI SUOI 44 ANNI DI VOLO HA RAGGIUNTO I PIU' ECCELSI TRAGUARDI PER UN AVIATORE.

NASCE A LOVERE IL 24 MAGGIO 1895 E SIN DA RAGAZZO HA UNA FORTE PASSIONE PER LA MECCANICA PRESTO SEGUITA DA QUELLA PER L'AERONAUTICA.

NEL 1913 SI ARRUOLA COME VOLONTARIO NEL BATTAGLIONE AVIATORI CON SEDE IN TORINO E SOLO NEL FEBBRAIO 1915 VIENE TRASERITO ALLA SCUOLA DI VOLO DI SAN GIUSTO - PISA.

OTTENUTO IL BREVETTO DI PILOTA VIENE INVIATO AL FRONTE E ASSEGNATO ALLA 3° SQUADRIGLIA DA RICOGNIZIONE, A MEDEUZZA, EQUIPAGGIATA CON IL NIEUPORT-MACCHI "PARASOL".

CON QUESTO AEREO STOPPANI SI METTE PRESTO IN LUCE COME PILOTA E PER L'ATTIVITA' OPERATIVA COMPIUTA TRA IL 1° AGOSTO E IL 1° NOVEMBRE 1915 VIENE DECORATO CON MEDAGLIA D'ARGENTO AL V.M.

SI MOLTIPLICANO INTANTO LE SCUOLE DI PILOTAGGIO E STOPPANI VIENE SCELTO COME PILOTA-ISTRUTTORE E DA GENNAIO A MAGGIO DEL 1916 E' INVIATO AL CAMPO DI MALPENSA.

TORNATO AL FRONTE VIENE, COME DA SUO DESIDERIO, INCORPORATO NELLA 76° SQUADRIGLIA DA CACCIA DOTATA DI BIPLANI NIEUPORT-NI II E DA LUGLIO A OTTOBRE ABBATTE CINQUE AEREI E SI LAUREA ASSO DELL'AVIAZIONE ITALIANA VENENDO POI INSIGNITO DELLA 2ª MEDAGLIA D'ARGENTO AL V.M.

NEL MONDO AVIATORIO E' ORMAI BEN CONOSCIUTO COME PILOTA ABILISSIMO ED ELEGANTE ACROBATA E TRA LE PERSONE CHE LO STIMANO C'E' L'ING. BREZZI DELLA SOC. ANSALDO CHE, DOPO LUNGO CARTEGGIO CON SILENZI E DINIEGHI E PRESSIONI PRESSO I COMANDI AERONAUTICI, OTTIENE CHE NEL MARZO 1917 STOPPANI VENGA TRASFERITO ALL'ANSALDO DI BOLZANETO.

PRIMA DI LASCIARE IL FRONTE VIENE INSIGNITO DELLA CROCE DI SAN GIORGIO, ONORIFICENZA RUSSA ASSEGNATA AI COMBATTENTI DISTINTISI PER ATTI DI VALORE.

INIZIA QUINDI I PRIMI COLLAUDI DI UN APPARECCHIO DA CACCIA VELOCISSIMO, LO SVA - SIGLA RICAVATA DAI NOMI DEI PROGETTISTI SAVOIA, VERDUZIO, ANSALDO.

SI TRATTA DI UN BIPLANO DI LINEA ELEGANTE, DOCILE, STABILE, ACROBatico CHE SVILUPPA UNA VELOCITA' MASSIMA DI 207 KM/H E CHE VERRA' PRODOTTO IN NUMEROSE VERSIONI SIA MONO CHE BIPOSTO.

CON UNO SVA-5 IL 9 AGOSTO 1918 D'ANNUNZIO COMPI' IL FOLLE VOLO SU VIENNA MENTRE LOCATELLI EFFETTUA' LA PRIMA TRASVOLATA DELLE ANDE ARGENTINE E FERRARIN-CAPANNINI IN VARIE TAPPE DA ROMA GIUNSERO A TOKIO CON UN VOLO DI 18.000 KM.

STOPPANI EBBE LA SUA PARTE NELLO SPIANARE LA STRADA ALLA MIRABILE CARRIERA DELLO SVA : A PARTIRE DAL 1917 COMPIE UNA SERIE DI VOLI SENZA SCALO SU LUNGHE DISTANZE IN ITALIA, IN SPAGNA,

IN FRANCIA, IN BELGIO E UN LUNGO VIAGGIO DIMOSTRATIVO ATTRAVERSO CAPITALI E GRANDI CITTA' DELL'EUROPA ORIENTALE.

L'IMPRESA DANNUNZIANA DI FIUME NON LO LASCIA INDIFFERENTE : LEGATO DA SOLIDA AMICIZIA AL POETA TRASPORTERA' ALCUNI SVA DA TORINO A FIUME E IL POETA GLI TESTIMONIERA' PIU' VOLTE LA SUA GRATITUDINE.

TAPPA SUCCESSIVA DELLA CARRIERA DI STOPPANI E' LA SPLENDIDA AFFERMAZIONE NELLA GARA DI VELOCITA' DISPUTATA AD ANVERSA DURANTE LO SVOLGIMENTO DELLE OLIMPIADI DEL 1920; AI COMANDI DI UN ANSALDO - A.300. AEREO VELOCE MA INADATTO ALLE EVOLUZIONI SI AGGIUDICA ANCHE LA MEDAGLIA D'ARGENTO NELLA PROVA DI ACROBAZIA.

COSTRETTO PER LA CRISI DELL'INDUSTRIA A INTERROMPERE L'ATTIVITA' DI COLLAUDATORE CREA NEL 1922 UNA SCUOLA CIVILE ITALIANA DI AVIAZIONE A FOGGIA E QUI RIMANE PER CIRCA 3 ANNI FINCHE' NEL 1925 GLI PERVIENE UNA PROPOSTA DALLA DIREZIONE DELL'INDUSTRIA AERONAUTICA ITALIA, CHE HA SEDE A PASSIGNANO SUL LAGO TRASIMENO, CHE GLI OFFRE UN POSTO DI ISTRUTTORE PER UNA SCUOLA DI PILOTAGGIO PER IDROVOLANTI.

DUE EPISODI PER MEGLIO INQUADRARE LA PERSONALITA' DI STOPPANI : IL PRIMO. PER RISOLVERE IL PROBLEMA DELL'ISTRUZIONE A DOPPIO-COMANDO SUL MACCHI-M7 PICCOLO MONOPOSTO, FA PRATICARE UN FORO NEL DORSO DELLO SCAFO PER RICAVARE UN ABITACOLO DI FORTUNA, SFIORATO DALL'ELICA, CON UN PICCOLO SEDILE E UNA CLOCHE E UNA PEDALIERA IMPROVVISATI CUI SI ACCEDE CON UNA SERIE DI CONTORSIONI. PRATICAMENTE IMPOSSIBILE USCIRE IN CASO DI INCIDENTE.

IL SECONDO EPISODIO : UN IDRO PRECIPITA IN MEZZO AL LAGO E STOPPANI CHE ASSISTE ALLA SCENA DA TERRA BALZA A BORDO DEL PRIMO AEREO ALLA FONDA, SI LEVA IN VOLO, SCENDE SUL LUOGO DEL SINISTRO, SI TUFFA IN ACQUA E RIESCE AD ESTRARRE DAI ROTTAMI UNO DEGLI AVIATORI ANCORA IN VITA CHE PERO', PURTROPPO, SPIRA POCO DOPO.

LA PROFESSIONE DI ISTRUTTORE DI VOLO GLI VA STRETTA : VUOLE AL PIU' PRESTO RIPRENDERE L'ATTIVITA' DI COLLAUDATORE E FINALMENTE NEL 1927 LA SOCIETA' ITALIANA SERVIZI AERONAUTICI (SISA) GLI OFFRE UN POSTO DI CAPO-PILOTA.

LA SISA FA PARTE DEI CANTIERI NAVALI TRIESTINI, DOTATI DI UNA SEZIONE AERONAUTICA CHE HA GIA' PRODOTTO VARI TIPI DI IDRO DELLA SERIE CANT.

STOPPANI DOVREBBE VENIR UTILIZZATO PER PARTECIPARE A MEETINGS E COMPETIZIONI AVIATORIE : LO TROVIAMO A GENOVA NEL 1932 DOVE CON UN CANT 26 VINCE IL CIRCUITO PER IDRO DA TURISMO E POI LA GARA DI VELOCITA' MENTRE E' PRIMO A PARI MERITO CON CARLO CATTANEO IN QUELLA DI ACROBAZIA.

SOLO NEL 1934 INIZIA LA SUA ASCESA QUALE RAIDMAN, TRASVOLATORE E PRIMATISTA MONDIALE.

I MEZZI DI VOLO CHE GLI CONSENTONO DI ISCRIVERE IL SUO NOME NELLE TABELLE UFFICIALI DEI RECORDS INTERNAZIONALI SONO TUTTI CREATI DA FILIPPO ZAPPATA, UNA DELLE MASSIME FIGURE DELL'INGEGNERIA AERONAUTICA ITALIANA.

ZAPPATA VIENE ASSUNTO CON LA QUALIFICA DI DIRETTORE TECNICO E PROGETTISTA DAI CANTIERI NAVALI TRIESTINI E NON PERDE TEMPO : CAPACE DI PROGETTARE UN AEREO NEL GIRO DI POCHI GIORNI, PREPARA I PIANI DI UN MONOMOTORE, IL CANT Z 501, AZIONATO DA UN MOTORE ISOTTA-FRASCHINI ASSO 750 R

DA 800 HP CAPACE DI UNA VELOCITA' DI 275 KM/H CON UN AUTONOMIA DI 2600 KM E UNA TANGENZA DI 7000 METRI.

NELLA VERSIONE RECORD VENGONO INSTALLATI SERBATOI SUPPLEMENTARI IN MODO DA ACCRESCERE L'AUTONOMIA DI OLTRE 2000 KM E L'AEREO VIENE AFFIDATO A STOPPANI CHE HA COME SECONDO PILOTA IL CAP. A.A. CORRADINO CORRADO E COME MARCONISTA IL SERG. MAGG. AMEDEO SURIANO.

IN QUEGLI ANNI IN EUROPA E OLTREATLANTICO VENIVA PROMOSSA LA POLITICA DEI PRIMATI E DEI RAIDS SIA PER RAGIONI DI BANDIERA CHE PER PUBBLICIZZARE I PRODOTTI DELLE INDUSTRIE AERONAUTICHE SUI MERCATI DEL MONDO.

COME PRIMO TENTATIVO DI RECORD VIENE SCELTA LA ROTTA MONFALCONE – MASSAUA DI 4133 KM SUPERIORE DI 273 KM AL VOLO RECORD DI DISTANZA DI 3 AVIATORI AMERICANI CON IDRO BIMOTORE CONSOLIDATED DI 2800 HP.

DECOLLATO ALL'ALBA DEL 18 OTTOBRE 1934, DOPO 26 ORE E 35 MINUTI DI NAVIGAZIONE, IL CANT Z 501 SCENDE REGOLARMENTE NELLE ACQUE DELLA BAIA DI MASSAUA.

M AL RITORNO LA R. AERONAUTICA CONFERISCE A STOPPANI UNA MEDAGLIA D'ARGENTO AL V.A.

IL RECORD RESTA ALL'ITALIA PER SOLI OTTO MESI : UN EQUIPAGGIO FRANCESE DI 4 UOMINI A BORDO DI UN IDROQUADRIMOTORE LATECOERE DA 2600 HP MIGLIORA IL PRIMATO DI STOPPANI.

ZAPPATA, ESAMINATO IL PROBLEMA, RITIENE CHE LO STESSO IDRO EQUIPAGGIATO CON ELICA A PASSO VARIABILE IN VOLO E CON PIU' CARBURANTE POSSA PERCORRERE UNA DISTANZA SUPERIORE AI 4333 KM VOLATI DAI FRANCESI.

STOPPANI CON CO-PILOTA CAP. CASIMIRO BABBI E MARCONISTA ANCORA SURIANO DECOLLA DA MONFALCONE DIRETTO A BERBERA NEL GOLFO DI ADEN DOVE GIUNGE DOPO AVER PERCORSO 4929 KM – 596 IN PIU' DEI FRANCESI.

L'ATTIVITA' DI STOPPANI E' NOTEVOLMENTE ACCRESCIUTA PER IL GRANDE SVILUPPO DEI CANTIERI RIUNITI DOVUTA ANCHE ALLA COSTRUZIONE SU LICENZA DEI TRIMOTORI DA BOMBARDAMENTO SAVOIA-MARCHETTI SM 81.

PER I COLLAUDI VIENE ALLESTITO UN CAMPO DI VOLO NELLE ADIACENZE DEI CANTIERI STESSI MA LE DIMENSIONI SONO APPENA SUFFICIENTI PER LA PARTENZA E ALLORA STOPPANI RICORRE A QUESTO ACCORGIMENTO : BLOCCATI I FRENI E APPLICATI I TAPPI ALLE RUOTE, ACCELERA AL MASSIMO I MOTORI SPINGENDO IN AVANTI IL VOLANTINO IN MODO DA SOLLEVARE LA CODA DA TERRA ORDINANDO NEL CONTEMPO AL PERSONALE DI SFILARE I TAPPI. ALLORA MOLLA I FRENI E PARTE.

LA MANOVRA ARTIGIANALE DI SOLITO RIESCE MA UN GIORNO PER UN ERRORE DI MONTAGGIO DEI COMANDI DEL TIMONE DI PROFONDITA', IL TRIMOTORE CAPPOTTA CON CONSEGUENTE DISTACCO DI UN MOTORE E DI DUE ELICHE E GRAVISSIMI DANNI ALLA CABINA DI PILOTAGGIO. STOPPANI SI SALVA E IL GIORNO DOPO TRANQUILLO E INCURANTE DEL DOLORE AL COSTATO TORNA AI SUOI VOLI E SOLO DOPO UNA SETTIMANA UNA RADIOGRAFIA EVIDENZIA LA FRATTURA DI UNA COSTOLA.

QUESTO E' IL CARATTERE DI STOPPANI : NERVI D'ACCIAIO, TANTO FEGATO E TANTA TANTA FORTUNA.

FORTUNA CHE FARA' VISITA A STOPPANI PIU' VOLTE NEL CORSO DELLA SUA VITA.

PRESSO I "CANTIERI" INTANTO SI STA METTENDO A PUNTO IL TRIMOTORE IDRO CANT Z 506 CHE SI RIVELERA' UNO DEI MIGLIORI AEREI DEL MONDO. E' UN MONOPLANO A DOPPI GALLEGGIANTI EQUIPAGGIATO CON 3 MOTORI ALFA ROMEO 126 RC 334 DA 770 HP. PUO' PORTARE 6000 KG CON UNA VELOCITA' MASSIMA DI 380 KM/H.

CON QUESTO AEREO STOPPANI STABILISCE BEN 8 RECORD MONDIALI DI VELOCITA' CUI FANNO SEGUITO A BREVE 2 PRIMATI DI ALTEZZA.

DOPO IL 506 NASCE IL CANT Z 508 TRIMOTORE DA BOMBARDAMENTO CON 2520 HP DI POTENZA COMPLESSIVA.

CON QUESTO VELIVOLO IL 13 DICEMBRE 1936 STOPPANI STABILISCE IL NUOVO RECORD DI ALTEZZA CON 10.000 KG DI CARICO TOCCANDO LA QUOTA DI 4863 METRI E POLVERIZZANDO IL RECORD PRECEDENTE.

SEGUONO NEL 1937 ALTRI 4 RECORD MA MENTRE STOPPANI E ZAPPATA SON IMPEGNATI IN QUESTE CONQUISTE PRIMA GLI AMERICANI E POI I FRANCESI STRAPPANO ALL'ITALIA IL PRIMATO DI DISTANZA INTERNAZIONALE PER VOLI IN LINEA RETTA.

SI DECIDE PERTANTO DI FARE UN NUOVO TENTATIVO CON LO Z 506 B CON EQUIPAGGIO COMPOSTO DA STOPPANI CON IL CAP. A.A. ENRICO COMANI, MARCONISTA IL M.LLO A.A. DEMETRIO JARIA E MOTORISTA RENATO POGLIANI.

ITINERARIO PRESCELTO L'ARCO SUD-ATLANTICO COMPRESO TRA ELMAS (CAGLIARI) E LE COSTE BRASILIANE TRA RECIFE E RIO DE JANEIRO. POICHE' A CAUSA DEL MALTEMPO NON SI PUO' PARTIRE DA ELMAS, STOPPANI SI TRASFERISCE A CADICE IN SPAGNA E IL 28 DICEMBRE 1937, DOPO AVER COMPLETATO IL PIENO E IL CARICO, ALLE ORE 13,35 L'I-LAMA DECOLLA DA CADICE E ALLE 16 DEL 29 DICEMBRE AMMARA A CARAVELLAS SITUATA A 750 KM A NORD DI RIO DOPO AVER PERCORSO 7000 KM IN 26 H E 25' ALLA MEDIA DI 265 KM/H. IL PRECEDENTE PRIMATO FRANCESE DI 5780 KM CON IDRO ESAMOTORE LATECOERE E' SUPERATO DI 1200 KM.

DURANTE IL VIAGGIO DI RITORNO DA NATAL ALLA VOLTA DEL GAMBIA ATTORNO ALLE 11.55 DEL 2 FEBBRAIO 1938 I PILOTI AVVERTONO DELLE FORTI VIBRAZIONI AL MOTORE SINISTRO E DECIDONO DI TORNARE INDIETRO DOPO AVER LANCIATO UN MESSAGGIO AD UNA BASE NAVIGANTE TEDESCA SEGNALANDO L'AVARIA. I TEDESCHI CONSIGLIANO DI TORNARE A NATAL PERCHE' DOVE SONO LORO C'E' MARE GROSSO. POCO DOPO DAL MOTORE SINISTRO SI SPRIGIONANO FIAMME. STOPPANI FA' LANCIARE L'S.O.S. E AMMARA DURAMENTE A CAUSA DEL MARE VIOLENTO. ORDINA SUBITO ALL'EQUIPAGGIO DI RIFUGIARSI SULL'ALA MA POCO DOPO SI VERIFICA UNA VIOLENTE ESPLOSIONE. STOPPANI SI RITROVA SOTT'ACQUA E EMERGE ALLA RICERCA DEI COMPAGNI MA NON LI VEDE. POCO DOPO UNA SECONDA ESPLOSIONE LO INVESTE CON LANCI DI BENZINA ARDENTE. NUOTANDO SOTT'ACQUA CERCA DI USCIRE DALLA ZONA IN FIAMME MA NEL TENTATIVO SI USTIONA PIU' VOLTE FINCHE' RIESCE AD USCIRNE FUORI. NESSUNA TRACCIA DEI COMPAGNI DI VOLO. RIESCE AD AGGRAPPARSI A UNA PARTE DI ALA E OGNI TANTO VIENE INVESTITO DA FIAMME E FUMO. FINALMENTE UN ROMBO DI MOTORE : APPARE UN "DORNIER" CHE A BASSA QUOTA COMPIE LARGHI GIRI MA NON VEDENDO STOPPANI ,COPERTO DAL FUMO, SI ALLONTANA MA DOPO 8 MINUTI L'AEREO RITORNA E DA BORDO VEDONO STOPPANI. L'IDRO AMMARA A CIRCA 400 METRI CHE STOPPANI COPRE NUOTANDO. VIENE LANCIATO UN SALVAGENTE LEGATO A UNA CIMA, STOPPANI SI AGGRAPPA E SI LASCIA TRASCINARE FINCHE' IL MOTORISTA LO AGGUANTA PER UNA MANO. MENTRE STA PER SALIRE A BORDO SENTE UN URLO DEL PILOTA E SI SOLLEVA FUORI DALL'ACQUA GIUSTO IN TEMPO PER EVITARE UN PESCECANE CHE CON UNA MUSATA HA INGOLTO LE LAMIERE DELLO SCAFO.

STOPPANI E' STATO IN ACQUA UN'ORA E TRENTACINQUE MINUTI. SIAMO STATI CONTATTATI TEMPO FA DAL NIPOTE DEL PILOTA TEDESCO E SPERIAMO DI AVERE ALTRO MATERIALE IN PROPOSITO.

AL RITORNO IN PATRIA GLI VIENE CONFERITA LA MEDAGLIA D'ORO AL V.A.

TORNATO A MONFALCONE RIPRENDE I LAVORI DI MESSA A PUNTO DEL CANT Z 509 CON IL QUALE RICONQUISTA ALL'ITALIA 8 PRIMATI MONDIALI DI VELOCITA' PER IDRO CON O SENZA CARICO.

SONO I SUOI ULTIMI RECORDS INTERNAZIONALI.

IN SEGUITO FINO ALL'8 SETTEMBRE 1943 EFFETTUA UNA INTENSA ATTIVITA' COLLAUDANDO IN PARTICOLARE IL CANT 7-1007 TRIMOTORE TERRESTRE DA BOMBARDAMENTO STRATEGICO.

NEL 1946, A 51 ANNI, PASSA ALLA SOC. BREDAS SEMPRE CON IL FIDO ZAPPATA. QUI SI DEDICA' CON SLANCIO AL COLLAUDO DEL B.Z. 308 VERO GIOIELLO DI INGEGNERIA AERONAUTICA, UN QUADRIMOTORE TERRESTRE CHE PRECORREVA I TEMPI. DI COSTRUZIONE COMPLETAMENTE METALLICA CON CARRELLO RETRATTILE POTEVA TRASPORTARE 80 PASSEGGERI CON UNA VELOCITA' MASSIMA DI 573 KM GRAZIE A 4 MOTORI BRISTOL DA 2500 HP CIASCUNO. IL VELIVOLO EBBE VITA DIFFICILE PER LA DIFFIDENZA DEGLI ALLEATI E PER DIFFICOLTA' DI REPERIRE MATERIE PRIME. SPICCO' IL PRIMO VOLO SOLO NELL'ESTATE 1948 E FINI' I SUOI GIORNI IN UN AEROPORTO SOMALO DOVE VENNE CANNIBALIZZATO E POI DEMOLITO.

QUANDO LA BREDAS CESSA L'ATTIVITA' AERONAUTICA NEL 1952 STOPPANI PASSA ALLA "NARDI" DOVE SI DEDICA AL COLLAUDO DELL'F.N. 333 RIVIERA, AEREO ANFIBIO DA TURISMO.

L'ANNO SEGUENTE PASSA ALLA SIAI-MARCHETTI COME CAPO-PILOTA COLLAUDATORE E DEVE ACCONTENTARSI DI COLLAUDARE VETUSTI AEREI AMERICANI COME I DOUGLAS C 3 E C 47.

UN'ANEDDOTO IN PROPOSITO : DURANTE IL PRIMO VOLO E' AFFIANCATO DA UN PILOTA DELLA CASA AMERICANA CHE AL TERMINE DEL COLLAUDO SCENDE DALL' AEREO E SI CONGEDA DICENDO CHE C'ERA UN PILOTA DI TROPPO.

A QUESTO LAVORO STOPPANI SI DEDICA PER DIVERSI ANNI ANCORA.

IL 13 SETTEMBRE 1959 PARTECIPA AD UNA MANIFESTAZIONE AEREA A VERGIATE PILOTANDO L'ANFIBIO RIVIERA CON CUI COMPIE UNA ELEGANTE ESIBIZIONE.

E' L'ULTIMO VOLO : SEI GIORNI DOPO NELLA NOTTE TRA IL 19 E IL 20 SETTEMBRE MUORE PER UN GRAVE MALORE.

MARIO STOPPANI E' STATO INSIGNITO DI 50 ONORIFICENZE NAZIONALI E INTERNAZIONALI TRA CUI FA SPICCO LA M.O AL V.A.

NELLA SUA VITA HA VOLATO PER OLTRE 40.000 ORE PARI A 4 ANNI E 7 MESI SEMPRE IN VOLO.

E' STATO IL PIU' VECCHIO COLLAUDATORE D'EUROPA IN ATTIVITA' ED E' L'UNICO COLLAUDATORE DELLA SUA GENERAZIONE MORTO NEL SUO LETTO DOPO AVER COLLAUDATO OLTRE CENTO AEREI : SOLEVA DIRE CHE TUTTI I SUOI COLLEGHI ERANO MORTI DI MORTE NATURALE E CIOE' IN INCIDENTE AEREO.

A MARIO STOPPANI SONO INTITOLATE VIE A VERGIATE, MONFALCONE E UN TRATTO DEL LUNGOLAGO DI LOVERE NONCHE' UNA SALA DELL'AEROPORTO DI RONCHI DEI LEGIONARI.