

Max Valier - Lebenslauf

1895 2. Februar	Geburt Max Valier in Bozen.
1913 15. Oktober	Beginn des Studiums in Innsbruck: Astronomie, Mathematik, Physik und Meteorologie als Nebenfach.
1915 13. Februar	Musterung von Valier in Innsbruck. Da Abiturient als Offiziersanwärter zur Grundausbildung nach Brixen.
1916	Abkommandierung (im Herbst?) zu einem technischen Kurs an der meteorologischen Anstalt "Hohe Warte" nahe Wien. Dort Freundschaft mit Paul Hörbiger und Kenntnis der "Welteislehre" des Vaters Hanns Hörbiger.
1918 Herbst	Beim Testflug mit einer Caproni von Wien Aspern aus explodiert in 4000m der Motor. Der Pilot und Valier fangen die stürzende Maschine knapp über dem Boden ab. Bei der Bruchlandung werden beide verletzt. Valier kommt 4 Wochen in ein Krankenhaus in Wien.
1918 Ende November	Nach dem Kriegsende nimmt Valier sein Studium in Wien wieder auf.
1919 Sommer	Veröffentlichung der Broschüre "Die Grundlagen der Kosmotechnik"
1919 Oktober	Valiers Dissertation wird abgelehnt: "Da Verfasser Verfechter der Hörbigerschen Irrlehre ist, für Promotion nicht seriös genug."
1921 Frühjahr	Hochzeit Valiers mit Hedwig Bucek in Bozen-Gries.
1924 Anfang Januar	Valier kauft in einer Münchener Buchhandlung Oberths "Die Rakete zu den Planetenräumen".
1924 8. Januar	Valier schlägt vor, Werbung für Oberth's Ideen zu machen, Oberth stimmt zu. Valier möchte dadurch Geld für Oberth's Versuche aufbringen.
1924 21. März	Fertigstellung der 1. Auflage des Astronomie-Buches zur Welteistheorie "Der Sterne Bahn und Wesen".
1924 April	Valier schreibt an Oberth und teilt ihm seinen Vorschlag über ein mögliches Raketenprogramm mit: Zuerst Erprobung des Triebwerks am Teststand, dann auf Eisenbahnwagen, später an Propellerflugzeugen, dann an reinen Rak-Flugzeugen und schliesslich Einbau in eine wirkliche Weltraumrakete.
1925 13. April	Beginn der Vorbereitung von praktischen Versuchen. Valier in einem Brief an Oberth: "Ich werde also in nächster Zeit mit einer im Bau von Feuerwerksraketen erfahrenen Firma Fühlung zu nehmen versuchen".
1925 7. September	Valier bei einer Unterredung mit den Junkers Flugzeug-Werken. Prinzipielles Interesse wird bekundet, doch müsse erst einmal die Frage des Motors geklärt werden. Bei der Besprechung waren auch Vertreter der sowjetischen Junkers-Motoren-Werke anwesend.
1926 September	Herbst: Valier schreibt an Ernst Udet und trifft sich später mit ihm. Nach einem Rak-Modellflugzeug mit 3m Spannweite, soll ein kleines bemanntes Rak-Flugzeug gebaut werden. Ab Sommer 1927 soll Udet den Höhenflugweltrekord brechen und schliesslich eine Stunde in den Weltraum vorstossen.
1926 Oktober	Valier hat bislang immer Oberths Projekte in den Vordergrund gestellt, ab jetzt spricht er nur noch über seine eigenen Pläne.
1927 29. April	Vortrag in Berlin vor der "Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt" WGL mit dem Titel "Der Flug mit der Raketenkraft in Stratosphäre und Weltraum". Nach erregter Diskussion im Anschluss wird vorgeschlagen, alle die sich mit dem Raketenantrieb befassen, sollten sich zusammentun.
1927 15. Mai	In der Zeitschrift "Die Rakete" wird die Gründung des "Verein für Raumschiffahrt" angekündigt. Valier wird im Verein und in der Zeitschrift mitarbeiten.
1927 5. Juli	Gründung des VfR in Breslau. Johannes Winkler wird Vorsitzender, Valier, dem man diesen Posten angetragen hatte, lehnt wegen seiner Vortragsverpflichtungen ab. Valier wird aber in den Vorstand gewählt.
1928 Januar	Mit Friedrich Wilhelm Sander (den Kontakt hatte von Opel hergestellt) beginnt Valier mit Untersuchungen über die Leistungsfähigkeit von Feststoffraketen.
1928 12. März	Erste Versuchsfahrt eines Opel-Rak-Wagens mit Opel-Versuchsfahrer Volkart in Rüsselsheim mit Feststoffraketen.
1928 13. März	Valier und Sander sind auf der Wasserkuppe bei Fritz Stamer und Alexander Lippisch um über ein schwanzloses Rak-Flugzeugprojekt zu sprechen.

1928 12. April	Erste Vorführung des Opel-Rak-Wagens, am Steuer Kurt Volkart, vor der Presse: Höchstgeschwindigkeit 100km/h.
1928 Mai	Valier und von Opel beenden die gemeinsame Arbeit.
1928 23. Mai	"Opel-Sander-Rak 2" Vorführung vor der Presse auf der AVUS mit von Fritz von Opel am Steuer. Höchstgeschwindigkeit 236km/h.
1928 6. Juni	Beginn von weiteren Versuchen Valiers mit Feststoffraketen bei J. F. Eisfeld in Silberhütte-Anhalt mit dem Eigentümer Meyer-Hellige.
1928 11. Juni	Beginn der gemeinsamen Entwicklung eines Flüssigkeits-Triebwerkes durch Sander und von Opel für das Projekt einer Ärmelkanal-Überquerung. Die Entwicklung war durch Valier angestoßen worden.
1928 Juli	Von Juli bis Anfang Oktober: Versuche mit der Firma Eisfeld in Siberhütte mit unbemannten Schienenfahrzeugen auf der Harzbahn
1928 26. Juli	Offizielle Vorführung mit dem unbemannten Schienenwagen, es wurden bei der ersten Fahrt mit 8 Treibsätzen bis zu 180km/h erreicht. Bei einem zweiten Versuch mit 6 zusätzlichen Raketen sprang der Wagen bei etwa 300km/h aus den Schienen und wurde zerstört.
1928 3. Oktober	Bei der unbemannten Vorführung vor der Presse besteht Meyer-Hellige gegen den Willen Valiers darauf, 36 Ladungen mit je 120kp einzusetzen. Die Räder springen unter der Belastung ab. Es kommt zur Trennung zwischen Eisfeld und Valier
1929 3. Februar	Wintersportfest auf dem gefrorenen Eibsee. Udet fliegt um die Wette mit dem Rennfahrer Hans von Stuck, der gewinnt. Im Rak-Schlitten sitzt diesmal Hedwig Valier. Bei einer zweiten Fahrt mit Valier selbst und 12 Raketen erreicht der Schlitten 100km/h, trotz der Explosion einer Rakete.
1929 1. Dezember	Gespräch bei Firma Heylandt "Gesellschaft für Industriegasverwertung" in Berlin-Britz. Einigung auf Entwicklung eines kleinen Flüssigkeits-Rak-Triebwerkes. Heylandt stellt Material und Werkstatt, sowie Ing. Walter Riedel und Mitarbeiter (später Arthur Rudolph) bis zu einer Höhe von 6000 Mark innerhalb von 3 Monaten. Valier muss für sein Auskommen selbst sorgen.
1929 22. Dezember	Vorführung des Kohlesäure-Wagens "Valier-Rak 4" auf der AVUS.
1930 25. Januar	Bei einem Brennversuch mit Sauerstoffgas + verdünntem Spiritus werden 130gr Rückstoß für 5min erzielt. Mit dem ersten Versuchstriebwerk aus einer Stahlröhre mit angeschraubtem Einspritz-Boden und Düse; Gesamtgewicht 3kg.
1930 25. März	Erster Brennversuch mit flüssigem Sauerstoff mit dem kleinen 1. Motor.
1930 29. März	Der neue Motor wird in den "Heylandt-Valier-Rak 7" eingebaut. Bei einer gleich durchgeführten Versuchsfahrt legt der Wagen 8km mit einer Spitzengeschwindigkeit von 80km/h zurück.
1930 14. April	Bei Brennversuchen werden 28000gr Schub erreicht für 10min.
1930 17. April	Öffentliche Vorführung des "Rak 7" auf dem Werksgelände in Britz.
1930 19. April	Öffentliche Vorführung des "Rak 7" auf dem Tempelhofer Flugfeld. Fahrzeit ca. 6 - 8min.
1930 20. April	Obwohl noch kein Bescheid von Shell vorliegt, beginnt Valier mit Versuchen mit Paraffinöl als Brennstoff. Es kommt zu Verbrennungsstößen.
1930 17. Mai	Am frühen Nachmittag nehmen Valier, Walter Riedel, Arthur Rudolph und ein Mitarbeiter die Brennversuche mit Paraffinöl wieder auf. Durch Brennstöße wird der Waagebalken beim dritten Versuch verbogen und muss wieder gerichtet werden. Nach Entzünden des Triebwerks mit einer Lötlampe durch Valier kommt es zu einer Explosion. Ein Splitter des Triebwerks hat Valiers Lungenschlagader getroffen, er verblutet innerlich innerhalb von etwa 10min.