

พระราชกรณียกิจด้านการบิน

ความสนพระราชหฤทัยในกิจการด้านการบิน เริ่มต้นขึ้นในพระชันษา ๑๑ พระชันษา เมื่อเสด็จพระราชดำเนินมาทอดพระเนตรกิจการของกองทัพอากาศ พระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงตั้งพระราชหฤทัยที่จะเป็น “นักบิน” ตั้งแต่นั้นมา พระคุณสมบัติในการเป็นนักบินที่มีความสามารถนั้น แสดงให้เห็นประจักษ์มาตั้งแต่ครั้งทรงพระเยาว์

ครั้งหนึ่งในพุทธศักราช ๒๕๑๒ ขณะเจริญพระชนมายุเพียง ๑๗ พระชันษา ดำรงพระอิสริยยศเป็นเรือตรี สมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอเจ้าฟ้าวชิราลงกรณ์ฯ และพระบาทสมเด็จพระมหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร เสด็จพระราชดำเนินทอดพระเนตรการฝึกยกพลขึ้นบกของกองทัพอากาศ ณ หาด บ้านทอน ตำบลโคกเคียน อำเภอเมือง จังหวัดนราธิวาส ในการฝึก “ทักษิณ ๑๒” เมื่อวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๑๒

หลังจากทอดพระเนตรการยี่ดหัวหาดของหน่วยทหารนาวิกโยธิน หรือการฝึกยกพลขึ้นบกจากเรือรบขึ้นชายหาด และทอดพระเนตรการฝึกดำรงชีพในป่าของกองร้อยลาดตระเวนแล้ว ทั้งสองพระองค์เสด็จพระราชดำเนินกลับจังหวัดสงขลา โดยเฮลิคอปเตอร์พระที่นั่งแบบเบลล์ UH-๑ H เป็นเฮลิคอปเตอร์แบบที่ ๖ (ฮ.๖) จากสนามบินบ้านทอน อำเภอเมือง จังหวัดนราธิวาส

ในวันนั้น เฮลิคอปเตอร์พระที่นั่งที่บินมาจากจังหวัดสงขลา มิได้เติมน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มเติม คงบินรับเสด็จ กลับสงขลาด้วยเชื้อเพลิงที่เหลือนั้น ประกอบกับวันนั้นสภาพอากาศไม่ดี หลังจากเฮลิคอปเตอร์พระที่นั่งบินขึ้นมาได้เพียง ๕ นาที พบว่าสภาพอากาศในเส้นทางบินมีฝนตกอย่างหนักและมีเมฆหนา กับได้รับการติดต่อจากเครื่องบินตำรวจซึ่งบินล่วงหน้าว่า สภาพอากาศในเส้นทางเลวมาก แต่ทางทะเลมีสภาพอากาศดีนักบินจึงตัดสินใจบินออกทะเลด้วยความจำเป็น เพื่อหลบเมฆหนาและพายุฝน ซึ่งกำลังเคลื่อนตัวเข้ามาและบังเส้นทางบินอยู่ข้างหน้า

แต่เนื่องจากลมแรงจึงพัดให้เฮลิคอปเตอร์พระที่นั่งออกทะเลไปมาก และความเร็วเดินทางลดลง เมื่อบินมาในทะเลได้ประมาณ ๓๐ นาทีไฟแดงของ Master Caution ก็เปิดขึ้น เป็นสัญญาณเตือนว่ามีเชื้อเพลิงเหลือน้อย เพียงประมาณ ๑ ใน ๔ ของถัง (ประมาณ ๓๐๐ ปอนด์) สามารถบินได้อีก ประมาณ ๒๐ นาทีเท่านั้น ผู้โดยสารทุกคนต่างพากันตกใจ บางคนถึงกับอุทานว่าเครื่องยนต์จะดับหรือ

ขณะนั้น เฮลิคอปเตอร์พระที่นั่งและเฮลิคอปเตอร์ติดตามอีก ๔ เครื่อง ทั้งหมดบินอยู่ในระยะสูงประมาณ ๑,๔๐๐ ฟุต อยู่ในอาการโคลงเคลงและต้องใช้การบังคับมาก เพราะต้องต่อสู้กับพายุฝนตลอดเวลา

ปรากฏว่า ทั้งสองพระองค์มิได้ทรงแสดงพระอาการวิตกแต่อย่างใด เมื่อไฟแดงที่ Master Caution เปิดขึ้น ทรงประทับเฮลิคอปเตอร์ด้วยพระอาการอันสงบ จนกระทั่งเฮลิคอปเตอร์พระที่นั่ง หลุดจากพายุฝน เข้าสู่สภาพอากาศโปร่งเป็นปกติ แต่เฮลิคอปเตอร์ทั้งหมดก็ออกมาห่างฝั่งมาก หากจะบินตัดเข้าฝั่งก่อน แล้ว

บินเลียบชายฝั่งมาสงขลาจะทำให้เสียเวลาและเชื้อเพลิงอาจไม่พอ นักบินจึงตัดสินใจบินตัดตรงข้ามทะเลมายังสงขลาเลยที่เดียวจนที่สุตก็บินถึงสงขลาได้ด้วยความสะดวก

เมื่อทรงสำเร็จการศึกษาจากวิทยาลัยวิชาทหารดันทรูน กรุงแคนเบอร์รา ประเทศออสเตรเลีย ด้วยพระปณิธานมุ่งมั่นและความสนพระราชหฤทัยในกิจการด้านการบินที่มีมาตั้งแต่ทรงพระเยาว์ จึงทรงพระวิริยอุตสาหะเพิ่มพูนความรู้และพระประสบการณ์ในด้านวิทยาการการบินตลอดเวลา

พระปรีชาสามารถด้านวิศวกรรมการบินและอากาศยาน มาจากการทรงเอาพระราชหฤทัยในการศึกษาหาความรู้ทั้งด้านทฤษฎี วิชาการและการฝึกมากมายหลายหลักสูตร นับได้ว่าทรงเป็นแบบอย่างให้เห็นถึงความตั้งใจพระราชหฤทัยในการเฝ้าหาความรู้พัฒนาพระองค์เองอยู่ตลอดเวลา

ตั้งแต่พุทธศักราช ๒๕๑๙ ระหว่างเดือนมกราคมถึงตุลาคม ทรงเข้ารับการฝึกเพิ่มเติมและทรงศึกษางานทางการทหารในประเทศออสเตรเลีย โดยทุนกระทรวงกลาโหม ทรงประจำการ ณ กองปฏิบัติการทางอากาศพิเศษ ที่นครเพิร์ธ ประเทศออสเตรเลีย ทรงรับการฝึกอบรมหลักสูตรวิชาอาวุธพิเศษ การทำลายและยุทธวิธีรบนอกแบบ หลักสูตรต้นหนชั้นสูง หลักสูตรการลาดตระเวนและต้นหนชั้นสูง รวมทั้งหลักสูตรส่งทางอากาศ

เดือนธันวาคม พุทธศักราช ๒๕๒๒ ถึงเดือนมกราคม ๒๕๒๓ ทรงเข้ารับการศึกษหลักสูตรการฝึกบินเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบยูเอช-๑ เอช (UH-๑H) หรือที่เรียกกันทั่วไปว่า ฮิวอี้ จำนวน ๕๔.๔ ชั่วโมงบิน และเฮลิคอปเตอร์แบบยูเอช-๑ เอ็น (UH-๑N) จำนวน ๑๓๔.๘ ชั่วโมงบิน ของโรงเรียนการบินกองทัพอากาศ ทรงสำเร็จตามหลักสูตร เมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๒๓ ทรงขึ้นรับพระราชทานประดับเครื่องหมายแสดงความสามารถในการบินของกองทัพอากาศจากพระบาทสมเด็จพระมหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร เมื่อวันที่พฤหัสบดี ๒๑ สิงหาคม ๒๕๒๓

ระหว่างทรงฝึกบินนี้ ทรงมีพระราชภารกิจตามเสด็จ สมเด็จพระบรมราชชนนีพันปีหลวง เสด็จพระราชดำเนินเยือนสหรัฐอเมริกา ทรงใช้เวลาช่วงนี้เข้ารับการฝึกบินเฮลิคอปเตอร์ แบบยูเอช-๑ เอช (UH-๑H) ของกองทัพบกสหรัฐฯ ณ หน่วยรบพิเศษฟอร์ทแบร็ก รัฐนอร์ทแคโรไลนา ระหว่างวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ถึงวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๒๓ จำนวน ๓๑.๔ ชั่วโมงบิน

หลังจากสำเร็จตามหลักสูตรการฝึกบินเฮลิคอปเตอร์ของกองทัพอากาศแล้ว ทรงเข้ารับการฝึกบินหลักสูตรเฮลิคอปเตอร์โจมตีติดอาวุธ (GUNSHIP) แบบ เอเอช-๑ เอส (AH-๑S) คอบราของกองทัพบก ระหว่างเดือน ตุลาคมถึงเดือนพฤศจิกายน ๒๕๒๓ สำเร็จตามหลักสูตร มีชั่วโมงบิน ๕๔.๘ ชั่วโมง

ในช่วงระหว่างเดือนพฤศจิกายน ๒๕๒๕ ถึงเดือนพฤษภาคม ๒๕๒๖ เสด็จยังฐานทัพอากาศวิลเลียม รัฐแอริโซนา สหรัฐอเมริกา ทรงฝึกศึกษาเครื่องบินขับไล่สมรรถนะสูงแบบเอฟ ๕ อี/เอฟ (F& E/F) ในหลักสูตรการบินขับไล่ขั้นพื้นฐาน มีชั่วโมงบินตามหลักสูตร ๙๗.๕ ชั่วโมง และหลักสูตรการบินขับไล่ขั้นสูง ระหว่างเดือน มิถุนายน ๒๕๒๖ ถึงเดือนกันยายน ๒๕๒๖ มีชั่วโมงบินตามหลักสูตร ๔๑.๘ ชั่วโมง

และทรงเข้ารับการฝึกบินในหลักสูตรการบินรบขั้นสูง (Advance Fighter Course) กับเครื่องเอฟ ๕ ดี/เอฟ (F๕ D/F) ที่กองบิน ๑ ผูก ๑๐๒ จนสำเร็จตามหลักสูตร

นอกจากนี้ ยังทรงทำการบินกับเครื่องบินของกองทัพอากาศเกือบทุกรูปแบบ ด้วยชั่วโมงฝึกบินอย่างต่อเนื่องที่สูงมาก

เมื่อทรงทำการบินกับอากาศยานในแบบปีกหมุน (เฮลิคอปเตอร์) แบบต่าง ๆ แล้ว ในเวลาต่อมา ทรงสนพระราชหฤทัยที่จะทรงบินกับอากาศยานแบบปีกตรึง จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กองทัพอากาศจัดถวายการฝึกบินเปลี่ยนแบบให้ต่อไป

พระองค์ทรงทำการฝึกบินเปลี่ยนแบบกับเครื่องบินใบพัดแบบ MARCHETTI ของฝูงบินฝึกขั้นปลาย โรงเรียนการบินกองทัพอากาศ เมื่อวันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๒๓ และสำเร็จตามหลักสูตร เมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๔ มีชั่วโมงฝึกกับเครื่องบินแบบนี้ ๑๔๒.๓ ชั่วโมง

จากนั้นพระองค์ทรงฝึกบินเปลี่ยนแบบกับเครื่องบินไอพ่น แบบ ที-๓๗ (T-๓๗) ฝูงบินฝึกขั้นปลาย โรงเรียนการบินกองทัพอากาศ เมื่อวันที่ ๓ มีนาคม ถึงวันที่ ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๒๔ มีชั่วโมงบินกับเครื่องบินไอพ่นแบบ ที-๓๗ รวม ๒๐๖.๔ ชั่วโมง

ต่อจากนั้น พระองค์ทรงฝึกบินตามหลักสูตรนักบินพร้อมรบขั้นพื้นฐานกับเครื่องบินไอพ่นแบบ ที-๓๓ (T-๓๓) ของกองบิน ๑ ฝูงบิน ๑๐๑ เมื่อวันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๒๔ และสำเร็จหลักสูตร เมื่อวันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๒๕ จนมีชั่วโมงบินกับเครื่องบินไอพ่นแบบ ที-๓๓ (T-๓๓) จำนวน ๑๘๙.๐ ชั่วโมง และทรงฝึกบินหลักสูตรนักบินขับไล่ไอพ่นสมรรถนะสูงแบบเอฟ ๕ อี/เอฟ (F-๕ E/F) ของกองบิน ๑ ฝูงบิน ๑๐๒ เมื่อวันที่ ๑๕ เมษายน ถึงเดือนตุลาคม ๒๕๒๕ มีชั่วโมงบินในหลักสูตรนี้ ๒๐๐ ชั่วโมง

ทรงทำการบินทดสอบหลักสูตรต่าง ๆ ของเครื่องบินขับไล่ไอพ่นสมรรถนะสูง F-๕ E/F สม่าเสมอตามขั้นตอน และตามวิฎภาค จนทรงพร้อมรบและครบ ๑,๐๐๐ ชั่วโมง เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๓๒

เมื่อทรงทำการบินกับเครื่องบินแบบ F-๕ E/F จนทรงมีชั่วโมงบินเฉพาะแบบถึง ๒,๐๐๐ ชั่วโมง ในวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๔๐ บริษัท นอร์ธโรป สหรัฐอเมริกา บริษัทผู้ผลิตเครื่องบินขับไล่สมรรถนะสูงแบบ F-๕ E/F ได้ทูลเกล้าทูลกระหม่อมถวายเกียรติบัตรการบินในฐานะที่ทรงทำการบินกับเครื่องบินขับไล่ไอพ่นสมรรถนะสูงแบบ F-๕ E/F ครบ ๒,๐๐๐ ชั่วโมง

จึงทรงเป็นเสืออากาศเพียงหนึ่งเดียวในกองทัพอากาศไทยทำชั่วโมงบินกับเครื่องรุ่น เอฟ-๕ สูงที่สุด

ทั้งยังทรงเข้าร่วมการแข่งขันใช้อาวุธทางอากาศประจำปี โดยทรงทำคะแนนได้สูงตามกติกา กองทัพอากาศจึงทูลเกล้าฯ ถวายเครื่องหมายความสามารถในการใช้อาวุธทางอากาศขั้นที่ ๑ ประเภทอาวุธระเบิดสี่ดาว อาวุธจรวดสี่ดาว และอาวุธปืนสี่ดาว

ด้วยพระมหากรุณาธิคุณพระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงนำความรู้และประสบการณ์ที่ทรงได้รับ กลับมาถ่ายทอดให้กับนักเรียนการบิน ทั้งการจัดทำหลักสูตรการฝึก บิน และทรงปฏิบัติหน้าที่ครู

มูลนิธิปิดทองหลังพระ สืบสานแนวพระราชดำริ

เว็บไซต์เฉลิมพระเกียรติเนื่องในโอกาสพระราชพิธีบรมราชาภิเษก พุทธศักราช ๒๕๖๒

การบินให้นักบินเครื่องบินขับไล่แบบ บ.ข.๑๘๗ (F-๕E) และ บ.ข.๑๘๘ (F-๕E) หน่วยบินเดโชชัย ๓ และ นักบินของกองทัพอากาศ เมื่อวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๓๗ ทรงสอนทั้งภาคทฤษฎี ภาคปฏิบัติอย่าง สม่ำเสมอและต่อเนื่อง ด้วยพระวิริยะอุตสาหะเป็นอย่างยิ่ง โดยทรงตั้งพระราชหฤทัย อย่างแน่วแน่ว่าจะ ทรงถ่ายทอดประสบการณ์ ที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ต่อกองทัพอากาศและประเทศชาติมากที่สุด

กองทัพอากาศจึงได้ทูลเกล้าทูลกระหม่อมถวายเกียรติบัตรคุณการabinเครื่องบินขับไล่สมรรถนะสูง แบบ F-๕ E/F แต่พระองค์ เมื่อวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๓๗

ในเวลาต่อมาพระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระราชวินิจฉัยว่า วิทยาการทางการบินของเครื่องบินพาณิชย์เป็นเรื่องที่น่าสนใจ จึงมีพระราชประสงค์ทรงฝึกบินในฐานะนักบินพาณิชย์ เพิ่มเติม ในปี ๒๕๔๗ ทรงเริ่มฝึกการบินเครื่องบินลำเลียง เพื่อเพิ่มพูนประสบการณ์นำไปสู่ การบินเครื่องบินพาณิชย์อย่างจริงจัง และด้วยพระปรีชาสามารถในความรู้ทางการบินเป็นอย่างดี ทำให้ทรง สามารถฝึกฝน การบินตามหลักสูตรการบินพาณิชย์จนได้รับใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรีและใบอนุญาต นักบินพาณิชย์ เอกจากกรมการขนส่งทางอากาศ รวมถึงทรงได้รับใบอนุญาตครูฝึกภาคอากาศ และผู้ตรวจสอบนักบิน สำหรับเครื่องบินพาณิชย์ในเวลาต่อมา

ในพุทธศักราช ๒๕๔๘ จึงทรงเข้ารับการฝึกฝนตามหลักสูตรกัปตันของสายการบินแห่งชาติ บริษัท การบินไทย ด้วยเครื่องบินโบอิง ๗๓๗-๔๐๐ เพราะทรงเล็งเห็นว่าเป็นเครื่องบินพระราชพาหนะที่ถวายเป็นอยู่ในปัจจุบัน และเป็นเครื่องบินที่การบินไทยใช้งานอยู่ ที่สำคัญยังทรงมั่นพระราชหฤทัยด้วยว่า ความรู้ที่ทรงได้รับจะสามารถนำไปใช้ในการปฏิบัติพระราชกรณียกิจได้อย่างดีเยี่ยม จึงทรงมีพระราช ประสงค์ให้การบิน ไทยจัดหลักสูตรและครูการบิน ถวายการฝึกบินอย่างเต็มหลักสูตร เช่นเดียวกับการฝึกบินของนักบินบริษัทการบินไทยทุกประการ

การฝึกภาควิชาการมีขึ้นตั้งแต่ต้นเดือนมิถุนายน ๒๕๔๗ ทรงเริ่มทำการฝึกบินเมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๔๗ และเสร็จสิ้นการฝึกบินได้รับศักระบิน ในฐานะกัปตันของเครื่องบินโบอิง ๗๓๗-๔๐๐ ในวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๔๙

ตลอดเวลาที่ทรงฝึกบินนั้น แม้จะทรงมีพระราชภารกิจอื่น ๆ มากมาย รวมทั้งการเสด็จพระราช ดำเนินไปปฏิบัติพระราชกรณียกิจแทนพระองค์พระบาทสมเด็จพระมหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถ บพิตร แต่ก็ยังโปรดให้ครูการบินสองนายตามเสด็จไปถวายการบรรยายด้วย โดยทรงใช้เวลา ในช่วง กลางคืน ๓-๔ ชั่วโมง ศึกษาเล่าเรียนอย่างตั้งพระราชหฤทัย และแม้จะทรงได้รับศักระบินเป็นกัปตัน โบอิง ๗๓๗-๔๐๐ อย่างเป็นทางการแล้วก็ตาม แต่ก็ทรงมีพระราชประสงค์ที่จะทำการฝึกบินต่อไป เพื่อให้ ทรงมีมาตรฐานเดียวกับกัปตันของการบินไทย ด้วยเหตุนี้ครูการบินจึงได้จัดหลักสูตรถวายเพิ่มเติม โดยใช้ เครื่องบินพระที่นั่ง “บ.ล.๑๑ ข มวก.๑/๓๘ หมายเลข ๑๑-๑๑๑” เป็นหลัก เริ่มจากการบินเส้นทางใกล้ ๆ เพื่อทำความคุ้นเคยกับเส้นทางบิน จากนั้นจึงทรงทำการบินขึ้นลงที่สนามบินในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งทรงฝึกบินด้วยเทคนิคต่าง ๆ เพื่อสะสมประสบการณ์ด้านการบิน

มูลนิธิปิดทองหลังพระ สืบสานแนวพระราชดำริ

เว็บไซต์เฉลิมพระเกียรติเนื่องในโอกาสพระราชพิธีบรมราชาภิเษก พุทธศักราช ๒๕๖๒

เพื่อให้การฝึกบินมีความสมจริงที่สุดภายในระยะเวลาการฝึกที่ค่อนข้างจำกัด พระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงให้ครูการบินสมมุติสถานการณ์ต่าง ๆ ขึ้น เช่น กรณีมีสภาพอากาศแปรปรวน หรือมีข้อจำกัดทางการบิน ส่งผลให้การฝึกบินมีความคืบหน้าอย่างรวดเร็ว ภายในเวลาเพียง ๒ ปี ก็ทรงสามารถเก็บเกี่ยวประสบการณ์ทางการบินได้เทียบเท่ากับนักบินของการบินไทย ที่ใช้เวลาไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี กว่าที่จะสั่งสมประสบการณ์ถึงขีดความสามารถเดียวกัน

สำหรับการบินไปยังสนามบินต่างประเทศนั้น นอกจากจะทรงทำการฝึกตามหลักสูตรแล้ว ยังได้ทรงขับเครื่องบินเสด็จพระราชดำเนินไปเป็นผู้แทนพระองค์สมเด็จพระบรมราชชนนีพันปีหลวง ในโอกาสต่าง ๆ ด้วย รวมถึงการเสด็จพระราชดำเนินไปพระราชทานสิ่งของช่วยเหลือผู้ประสบภัยธรรมชาติ ณ กรุงอิสลามาบัด ประเทศปากีสถาน และทรงฝึกบินเพิ่มประสบการณ์ไปยังกลุ่มประเทศใกล้เคียง เช่น ประเทศสิงคโปร์ ภูโน จีน และเวียดนาม

ครูการบินที่ถวายงานทั้ง ๒ นาย เล่าว่า “ทรงมีวินัยในการฝึกบินอย่างยิ่ง ในบางสถานการณ์จะทรงปรึกษาครูการบิน และจะทรงปฏิบัติตามคำแนะนำโดยเคร่งครัด เช่น กรณีของสภาพอากาศ หากพิจารณาถึงการขึ้นลงของเครื่องบินขับไล่แล้วอาจไม่เหมาะสมนัก แต่สำหรับเครื่องบินโดยสารแล้ว ถือว่าอยู่ในเกณฑ์ที่จะทำการบินขึ้นลงได้ ครูการบินได้ถวายคำแนะนำแล้ว จะทรงทำการบินเข้าสู่สนามบินนั้นทันที”

ตลอดระยะเวลาที่ทรงทำการบินนั้น พระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระราชประสงค์จะทำการบินให้ได้ประโยชน์และถูกต้องที่สุดในทุกเที่ยวบิน ถึงแม้ในการบินทั่วไป ความผิดพลาดหรือหลงลืมเล็ก ๆ น้อย ๆ จะเป็นธรรมดาของนักบินทุกคน ดังนั้น ในเครื่องบินโดยสารทุกวันนี้จึงใช้นักบิน ๒ คนทำงานร่วมกัน เพื่อคอยตรวจสอบซึ่งกันและกันอย่างใกล้ชิด พระองค์ท่านจะทรงพยายามอย่างยิ่งที่จะไม่ให้เกิดข้อผิดพลาดเลยแม้แต่เล็กน้อย

จนถึงทุกวันนี้ พระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว ยังทรงทำการฝึกบินอยู่เป็นประจำ โดยมักทรงใช้เวลาช่วงเย็น โดยเมื่อเสด็จพระราชดำเนินมาถึงอาคารทรงงาน หน่วยบินเดโชชัย ๓ จะเข้ารับถวายการบรรยายสรุปเกี่ยวกับสภาพอากาศ และประกาศผู้ทำการในอากาศ จากนั้นจะเป็นแผนการบินประจำวัน วัตถุประสงค์ของการบิน โดยใช้เวลาประมาณครึ่งชั่วโมง หลังจากนั้นจะเป็นภาคการบินโดยทรงทำการบินไปยังสนามบินต่าง ๆ ตามแผนการบินที่ได้วางไว้ราว ๓-๔ ชั่วโมงในแต่ละวัน เมื่อสิ้นสุดการฝึกแล้วจะทำการแถลงย่อการบิน โดยทรงซักถามข้อสงสัยต่าง ๆ ทรงศึกษาจากประสบการณ์ และข้อผิดพลาด โดยทรงจดบันทึกอย่างละเอียดเก็บไว้ในแต่ละวัน ทั้งยังทรงจดจำได้อย่างแม่นยำว่า เคยทรงทำการฝึกอะไรไปแล้วบ้าง และได้ปรับปรุงไปอย่างไร จนกล่าวได้ว่า ทรงรักการบินเป็นชีวิตจิตใจ

ถึงปัจจุบันทรงมีชั่วโมงบินรวมเฉพาะแบบกับเครื่องบินโบอิง ๗๓๗-๔๐๐ ประมาณ ๑,๗๐๐ ชั่วโมง และจำนวนเที่ยวบินขึ้นลง ๒,๔๐๐ เที่ยวบิน กระนั้นก็ยังเสด็จพระราชดำเนินไปทรงฝึกบินเครื่องบินโบอิง ที่ประเทศสวีเดนอีกด้วย

ไม่เพียงแต่พระปรีชาสามารถด้านการบิน ทั้งอากาศยานทางทหาร และอากาศยานพาณิชย์ แต่ยังมีพระวิริยะอุตสาหะและความมุ่งมั่นที่จะทรงใช้ความเป็นนักบินให้เป็นประโยชน์สูงสุดต่อพระราชราษฎรด้วย เช่นเมื่อครั้งเกิดเหตุภัยพิบัติคลื่นยักษ์สึนามิ ในเดือนธันวาคม ๒๕๔๗ ทันทีที่ทรงทราบข่าว ทรงขับเครื่องบินโบอิง ๗๓๗-๔๐๐ เสด็จพระราชดำเนินไปยังสถานที่เกิดเหตุโดยเร็ว เนื่องจากทรงห่วงใย ผู้ประสบภัยพิบัติอย่างยิ่ง

พุทธศักราช ๒๕๕๒ ทรงปฏิบัติหน้าที่นักบินที่ ๑ เครื่องบินโบอิง ๗๓๗ – ๔๐๐ ชื่อ “ศรีสุราษฎร์” ของบริษัทการบินไทย ในเที่ยวบินสายใยรักแห่งครอบครัว เพื่อนำรายได้ไปช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย และจัดหาอุปกรณ์ด้านการแพทย์สำหรับโรงพยาบาลใน ๓ จังหวัดชายแดนภาคใต้ (เที่ยวบินที่ ทีจี ๘๘๗๐ (กรุงเทพมหานครถึงจังหวัดเชียงใหม่) และเที่ยวบินที่ ทีจี ๘๘๗๑ (จังหวัดเชียงใหม่ถึงกรุงเทพมหานคร)

นอกจากนี้ยังทรงจัดเที่ยวบินมหากุศล โดยทรงประจำในตำแหน่งนักบินที่ ๑ เที่ยวบินพิเศษของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) นำคณะพุทธศาสนิกชนไปสักการะปูชนียสถานสำคัญในประเทศอินเดีย นำรายได้จากเที่ยวบินพิเศษขึ้นทูลเกล้าฯ ถวายพระบาทสมเด็จพระมหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร เพื่อสมทบทุนมูลนิธิทุนการศึกษาพระราชทานในพระองค์ (ม.ท.ศ.) และสมทบกองทุนพระเจ้าหลานเธอพระองค์เจ้าทีปังกรรัศมีโชติ เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติด้วย

จากพระวิสัยทัศน์ในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบินต่าง ๆ มากมาย ในปี ๒๕๕๒ บริษัทการบินไทย จึงได้ทูลเกล้าฯทูลกระหม่อมถวายตำแหน่ง “ที่ปรึกษาพิเศษ” ทั้งยังทรงเป็นองค์ประธานศูนย์สนับสนุนการปฏิบัติการของบริษัทการบินไทย โดยพระราชทานคำแนะนำ อันก่อให้เกิดความก้าวหน้าในการกิจการของสายการบินแห่งชาติอย่างเป็นรูปธรรมนานัปการ

พระราชกรณียกิจด้านการบินอนเนกน่านัปการที่ทรงบำเพ็ญมาอย่างต่อเนื่อง ตลอดระยะเวลาเกือบ ๔๐ ปี ล้วนเป็นไปเพื่อพัฒนากิจการบินของชาติ และเพื่อประโยชน์สุขของอาณาประชาราษฎร์