

# AIRBUS A320 versus B737-800

conceptvergelijking

Lamama 26 januari 2026  
Tom en Cees



**KLM**

**AIRBUS A320-200**

**EXIT**

**TO OPEN**



# Visuele kenmerken

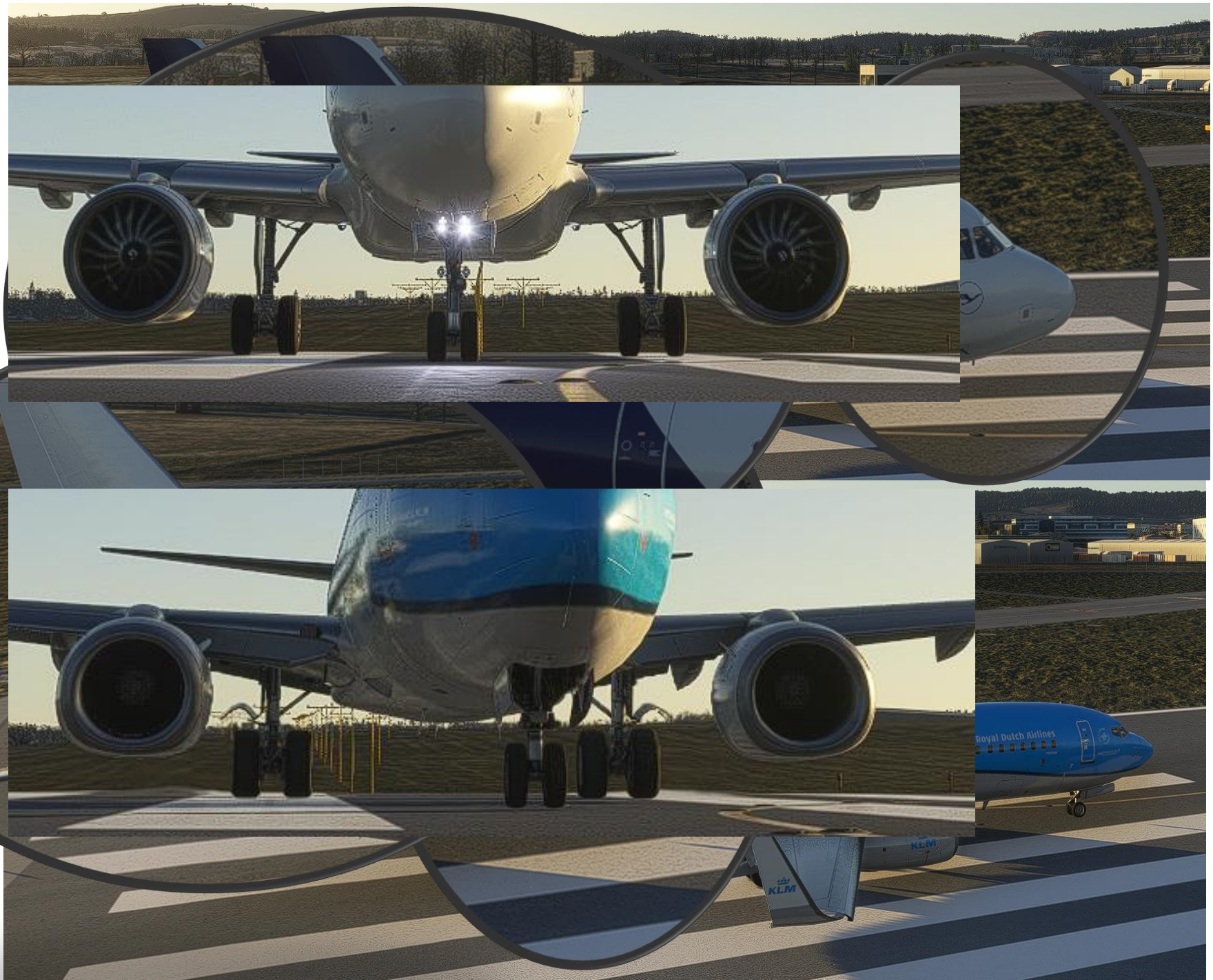
Neus

Cockpitramen

Staart

Motoren

Airbus iets breder  
en ronder: meer  
comfort reizigers



# Technische specificaties

Kenmerk	Boeing 737-800	Airbus A320 (ceo)
Lengte	39,5 meter	37,6 meter
Spanwijdte	35,8 meter	34,1 meter
Passagiers (typisch)	162 - 189	150 - 180
Vliegbereik	~5.765 km	~6.100 km
Kruissnelheid	Mach 0.785	Mach 0.78

# Nieuwe Boeing 737 MAX en Airbus A320neo: efficiëntie

- 15% tot 20% minder brandstof

## Airbus A320neo: evolutie

- **Sharklets:** 2,4 meter hoge opstaande vleugeltips verminderen luchtweerstand.
- **Stilte:** nieuwe motoren 50% stiller dan de oude
- **Commonality:** voor piloten is toestel vrijwel identiek

## Boeing 737Max: de grote verbouwing

- **Motorplaatsing:** motoren verder naar voren en hoger op de vleugel om de grond te kunnen vrijhouden.
- **AT Winglets:** MAX heeft "Split Scimitar" winglets: vinnen zowel naar boven als naar beneden.
- **Display systemen:** grote, moderne LCD-schermen geven moderner gevoel dan de 737-800.
- **MCAS:** verplaatste motoren veranderden vlieggedrag. Boeing voegde (beruchte) MCAS-systeem toe om toestel hetzelfde te laten voelen als de oude 737.



# MAX vs neo

Probleem	Oplossing Boeing (MAX)	Oplossing Airbus (neo)
Ruimtegebrek	Motor naar voren/boven & neuswiel verlengd.	Geen probleem, het toestel was al hoog genoeg.
Vliegeigenschappen	Veranderden; software (MCAS) nodig ter correctie.	Bleven vrijwel gelijk; geen extra software nodig.
Visueel resultaat	Ronde motoren met kartelrand (chevrons).	Enorme ronde motoren en standaard "Sharklets".

Kenmerk	Boeing 737 MAX 8	Airbus A320neo
Grootste voordeel	Iets lichter en sneller	Bredere cabine en stillere motoren
Bereik	~6.500 km	~6.300 km
Motor-diameter	176 cm	201 - 206 cm
Herkenbaar aan	Gekartelde achterkant motor (chevrons)	Enorme motoren, rechte vleugeltips

**Airbus A320neo** een voorsprong in de verkoopcijfers, mede door de eerdere introductie en de problemen die de MAX heeft gekend.

# In de cockpit

Airbus comfortabeler voor piloten

- meer ruimte
- automatisch verstelbare stoelen
- plateau voor papieren, lunch
- cockpit iets hoger en breder

Side-stick

**AIRBUS A320**



**BOEING 737-800**



Yoke

Throttles met 'continue' standen. Bewegen mee met Auto Pilot

Throttles met maar een paar standen. Bewegen niet mee met Auto Pilot

# In de cockpit

Airbus is gebaseerd op moderner fly-by-wire ontwerp:

- geen stalen kabels, katrollen etc maar alles via signalen naar servo motoren, veel compacter systeem
  - computers spelen grote rol
  - filosofie: voorkom fouten piloot
  - in principe: computer vliegt, piloot controleert
- Boeing precies andersom !



**BOEING 737-800**



**AIRBUS A320**

Side-stick

Yoke

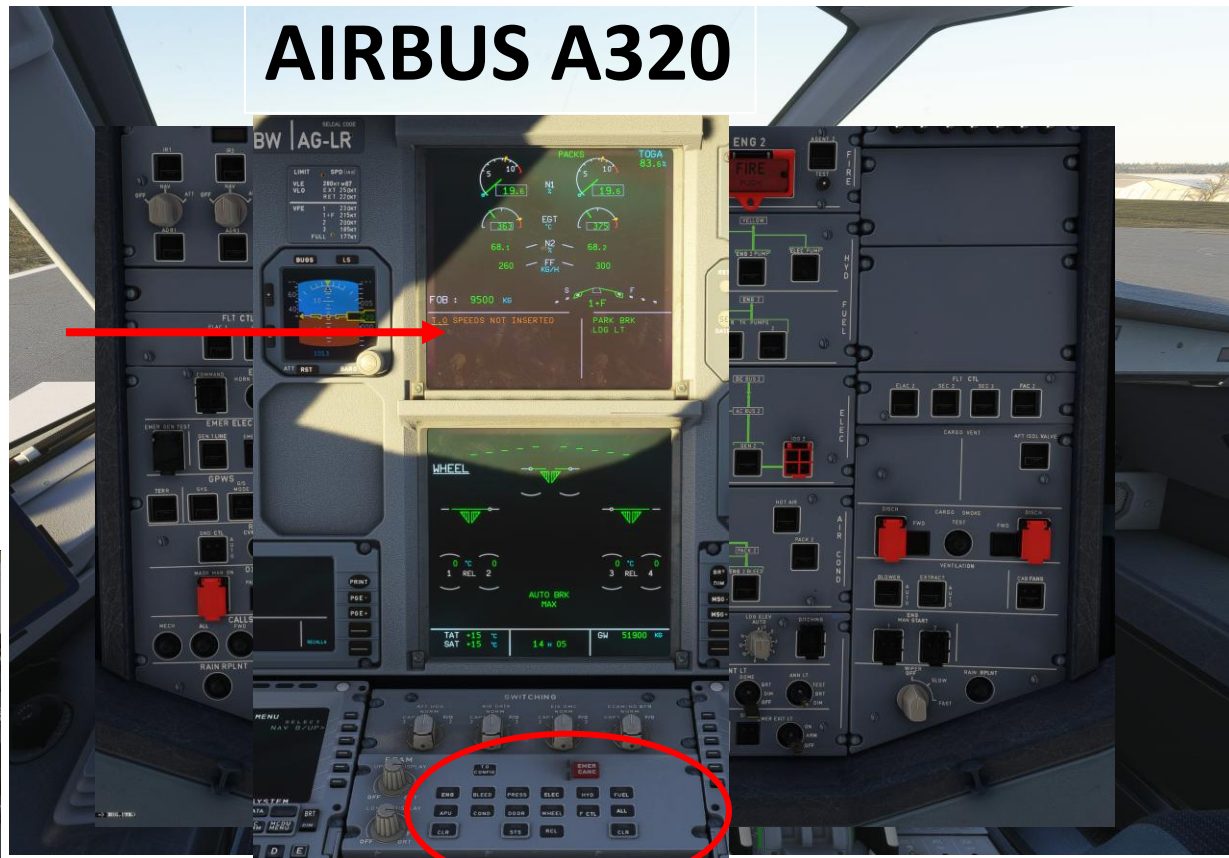
Throttles met 'continue' standen. Bewegen mee met Auto Pilot

Throttles met maar een paar standen. Bewegen niet mee met Auto Pilot

# In de cockpit

Boeing:

- piloot vliegt het vliegtuig en moet zelf beslissen
- computer waarschuwt
- handelingen met fysieke feedback
- meer moderne Boeings hebben fly-by-wire system maar piloot merkt dat niet !



Airbus:

- piloot controleert/managed
- computer vliegt en grijpt in als piloot onveilig handelt
- piloot begeleiden en niet verwarren belangrijk:
  - panelen zo overzichtelijk mogelijk
  - veel informatie op te vragen over status systemen
  - checklists/waarschuwingen verschijnen op display
- geen fysieke feedback

# Auto pilot Airbus

Hoogteid

Airbus:

gezet door pilot (getal) of  
of FMC/AP (dot in display)

Boeing:

ASPEED knob (+ NAV/SPEED button)  
of VNAV button (FMC/AP)



Richtingte snelheid:

Airbus:

gezet door pilot (getal)  
of FMC/AP (dot in display)

Boeing:

ASPEED knob + V/S knob  
Heading knob (+ heading  
sel / LVCHG button) of  
LNAV button (FMC/AP)

efis

Grofweg gesproken vergelijkbare functionaliteiten

efis

# Auto pilot Boeing 737



APP knob zelfde functie. Echter: bij Airbus ILS frequency automatisch ingesteld, bij Boeing zelf nog instellen !!



# Auto pilot Airbus

FMC/AP controleert snelheid.

Piloot verandert hoogte en richting (geen stippen)



efis



AP

Nu verschijnt heading bug

# Auto pilot Airbus

FMC/AP controleert snelheid en richting.

Piloot verandert verticale snelheid en hoogte



efis



AP



# Auto pilot Airbus

FMC/AP heeft controle.

Piloot veranderde hoogte in ATIS-gesprek ???



efis

Piloot heeft controle als hij knop niet alleen draait maar Ook naar zich toe trekt !!



AP

**Airbus filosofie:**  
**Knop richting piloot, dus naar voren uittrekken: piloot heeft controle.**  
**Indrukken: AP heeft controle (speed, hdg, alt, v/s)**

# Samenvatting

## Kenmerken

Kenmerk	Airbus A320	Boeing 737
Neus	Rond en stomp	Puntig en scherp
Cockpitramen	Recht aan de onderkant	V-vorm aan de onderkant
Staart	Loopt vloeiend over	Heeft een extra "knik"
Hoogte	Hoog op de poten	Laag bij de grond

## Op de borden

Code	Vliegtuigtype
A20N	Airbus A320neo (De nieuwste, stille versie)
A320	Airbus A320ceo (De klassieke versie)
B38M	Boeing 737 MAX 8
B738	Boeing 737-800 (De meest voorkomende Boeing)

## Airbus "fans":

- Easy-Jet
- Lufthansa
- Vueling
- British Airlines
- Air France

## Boeing "fans":

- KLM
- Transavia
- Ryanair
- TUI fly

# Prefereren piloten Boeing of Airbus?

Hebben vaak sterke mening.. maar..

- Hangt vooral af van waar ze mee vliegen en aan gewend zijn
- Boeing:
  - Piloten hebben meer fysieke controle met yoke en
  - Filosofie gebaseerd op piloot heeft de zeggenschap
- Airbus:
  - Side-stick
  - Systeem sterk geautomatiseerd
  - Nadruk op veiligheid en beperking wat piloot mag doen om fouten te voorkomen

Sommige piloten prefereren Boeing omdat het meer 'hands-on' voelt

Anderen houden van de modernere systemen van Airbus en de lagere werkdruk