## Weitere Varianten:

Eine andere Variante des Modells 18 erschien 1941 in der AT-Kategorie (Advanced Trainer). Es war die AT-11 Kansan (ursprünglich Kansas), ein Bomben- und Waffenschulungsflugzeug für die USAAF. Das Modell hatte einen kleinen Bombenschacht, kleine runde Bullaugen anstelle der rechteckigen Kabinenfenster, ein verändertes Bugteil für den Bombenschützen und zwei 7,62 mm MG, eines im Bug, das andere in einer Turmkanzel auf dem Rumpfrücken. Für die USAAF wurden insgesamt 1.582 Maschinen gebaut, von denen 36 für Navigationsschulung zu AT-11A-Modellen umgebaut wurden. Die Niederlande bestellten 24 Exemplare der AT-11 für den Einsatz in ihren ostindischen Kolonien; die Maschinen gingen stattdessen allerdings an die USAAF und wurden im Frühjahr1942 an die Royal Netherlands Military Flying School in Jackson, Mississippi, übergeben. Die letzte Kriegsvariante der Beech Model 18 für die USAAF war das Fotoaufklärungsmodell F-2, für das 14 zivile Exemplare der B18S aufgekauft und mit kartographischen Kameras und Sauerstoffgeräten ausgerüstet wurden. Später kamen 13 Maschinen vom Typ F-2A dazu, um-gebaute C-45A mit vier Kameras, gefolgt von 42 F-2B, umgebautenUC-45F; letztere hatten zusätzliche Kamerapositionen an beiden Rumpfseiten. Im Juni 1948 wurden im Rahmen einer umfassenden Revision der USAAF-Bezeichnungen alle noch im Einsatz befindlichen F-2 Vermessungs- und Aufklärungsflugzeuge in RC-45A umbenannt Die Modelle AT-7, AT-7C und AT-11 verloren ihr A-Präfix, und zur gleichen Zeit erhielten einige Dronen-Leitflugzeuge, umgebaute UC-45F Maschinen mit der Bezeichnung CQ-3, die neue Benennung DC-45F.Die US Navy und das US Marine Corps benutzten das Modell 18 ebenfalls, und zwar mehr als 1.500 Exemplare. Zunächst wurde ein der F-2 der US Army ähnliches Modell mit der Bezeichnung JRB-1 geliefert, gefolgt von einem JRB-2 Transportflugzeug und den Typen JRB-3 und JRB-4 (den Gegenstücken zur C-45B und UC-45F). Die Bezeichnungen SNB-1, SNB-2 und SNB-3 wurden den USAAF-Modellen AT-11, AT-7 und AT-7C gegeben. Die SNB-2H und SNB-2P waren Ambulanz- und Fotoflugzeuge der US Navy; die SNB-3Q schließlich war ein elektronisches Abwehrschulungsflugzeug. 1951/52 wurden die noch im Einsatz befindlichen USAAF-Modelle UC-45, T-7 und T-11 umgebaut und modernisiert; die neuen Bezeichnungen waren C-45G und C-45H, die G-Version hatte Autopiloten und

R-985-AN-3 Motoren, die H-Version R-985-AN-14B Motoren. Zur gleichen Zeit wurden die US Navy Maschinen der Typen SNB-2, SNB-2C und SNB-2P umgearbeitet und in SNB-5 und SNB-5P umbenannt. Bei der Einführung des Vereinheitlichten Bezeichnungsschemas in 1962 erhielten die noch benutzten SNB-Maschinen die Kennziffern TC-45J und RC-45J für die Schulungs- bzw. Fotofunktion. Nach dem Krieg nahm Beech die Produktion der zivilen Model 18 wieder auf und brachte 1953 eine neue, größere und verbesserte Ausführung der D18S heraus. Der Prototyp dieser Super 18 (EISS) flog erstmals am 10. Dezember 1953. Zu den strukturellen Verbesserungen gehörten äußerliche Modifikationen, um den Widerstand zu reduzieren, ein Geisse Sicherheitsfahrwerk für Einsätze bei Seitenwind, ein separates Flugdeck und verbesserte Schalldichtung. Während der Produktion der 754 Super 18 Maschinen wurden weitere Verbesserungen vorgenommen; die letzten Exemplare der Ausführung Model H18 entstanden 1969. Seit September 1963 bot Beech auf Wunsch ein einziehbares Dreibeinfahrwerk an, das von der Volpar Inc. aus Los Angeles, Kalifornien, entwickelt worden war. Diese Firma führte auch Umbauten von Beech 18 Maschinen auf Volpar Turbo 18 Standard durch, eine Ausführung mit Dreibeinfahrwerk und TPE331 Propellerturbinen-Motoren. Die Firma baute außerdem den verlängerten 15sitzigen Volpar Turboliner, ebenfalls mit Propellerturbinenmotoren. Auch andere Firmen führten Umbauten durch, darunter die neunsitzige Dumod I, die 15sitzige Dumod Liner (beide von der Durhod Corporation) sowie die 10sitzige PAC Tradewind und die PAC Turbo Tradewind mit Propellerturbinentriebwerk (von der Pacific Airmotive Corporation). Ende 1981 waren bei Hamilton Aviation noch die Hamilton Westwind II STD und Westwind III erhältlich, umgebaute Maschinen mit Propellerturbinentriebwerk für 17 bzw. acht Passagiere.