

La Sella

di Enzo Piccini

La sella è il fondamentale punto d'appoggio del ciclista, che comodamente seduto può allungarsi sul telaio nella ricerca della migliore posizione aerodinamica o salire "ancorato" al manubrio. La posizione "seduta" viene abbandonata negli scatti improvvisi, nelle volate o per affrontare tratti in forte pendenza, quando in "danseuse" si riacquista una posizione eretta e si ritorna quasi pedoni .

La sella è elemento importantissimo della bicicletta e nel corso degli anni si è evoluta, non tanto nelle forme, ma soprattutto nell'uso dei materiali che hanno consentito di raggiungere livelli di comfort e leggerezza sorprendenti (sono in circolazione sellini completamente in carbonio del peso di 100 grammi !) .

Gli studi ergonomici hanno fatto il resto e sul mercato sono presenti selle per uomo o donna, con o senza "buco", con la punta smussata o ribassata, con o senza imbottitura, con scafo stretto o largo, dure o morbide...

Insomma, il mercato è in grado di rispondere , praticamente, a qualsiasi esigenza . Ogni ciclista ha caratteristiche proprie e necessità di una sella di certe dimensioni e con determinate caratteristiche . Contrariamente a quanto si potrebbe pensare, selle troppo morbide, eccessivamente imbottite, non vanno bene per la pratica del ciclismo agonistico o amatoriale, dove si percorrono lunghe distanze con molte ore di sella . Una struttura rigida e stabile, capace di millimetrici adattamenti (grazie all'impiego di elastomeri o materiali in gel) è in grado di rispondere meglio e più efficacemente al continuo movimento indotto dalla pedalata . Compito di una buona sella non è il semplice sostegno (andare in bici non è come adagiarsi sulla poltrona di casa), la struttura ancorata al telaio non deve "smorzare" le energie , ma deve favorire il movimento delle gambe dando stabilità al bacino .

La Struttura

Tradizionalmente la struttura della sella è scomponibile nei seguenti quattro elementi : telaio (o carrello), scafo, imbottitura e rivestimento o finitura . In modelli recenti (completamente in carbonio) non si ha l'imbottitura e neppure il rivestimento, ma solamente un sottile, leggero scafo di carbonio sagomato , con una eventuale scanalatura centrale per scongiurare pericolose compressioni nelle parti nobili del ciclista .

Il **telaio** è costituito, generalmente, da due tubi – che possono essere di acciaio , titanio , carbonio , leghe di derivazione aeronautica o altri materiali compositi con l'impiego ad esempio di silicio o magnesio ecc.) . I due tubicini vengono fissati al reggi sella con la possibilità di regolazioni in avanzamento e inclinazione .

La regolazione della sella (di cui parleremo più avanti) è una operazione importantissima per la buona posizione in bici e per il rendimento ottimale della pedalata .

Lo **scafo** (reso solidale coi tubi del telaio mediante incollaggio, incastro o fusione) deve garantire la necessaria elasticità e deformabilità per assorbire le vibrazioni e costituisce l'ossatura portante della sella . Viene realizzato nelle forme e con i materiali più disparati, si va dalla plastica, al carbonio, al titanio, al magnesio passando attraverso il nylon “caricato” con fibre di carbonio o altri materiali di ultimissima generazione (nanotecnologie, rylan ecc.) spesso in abbinamento con elastomeri, inseriti nelle zone più sollecitate con il compito di attenuare le continue vibrazioni .

Per l'**imbottitura** (non sempre presente) le Aziende ricorrono a schiume di poliuretano, elastomeri, materiali in gel e in alcune soluzioni gli spessori vengono differenziati nei diversi punti di appoggio per aderire meglio alle “forme” del ciclista .

Infine il **rivestimento**, l'ultimo tocco – che può essere in pellame, materiali sintetici o microfibre (microtex, microfeel, ecc.) – deve risultare resistente e traspirante, ha funzione protettiva per l'eventuale imbottitura e, pur avendo superficie liscia e priva di rugosità, deve assicurare un certo grado di aderenza, ovvero non deve far “scivolare” il ciclista scongiurando il cosiddetto effetto “slip” .

Le selle vengono sottoposte a verifiche e collaudi molto rigorosi per testarne la resistenza. In base alle norme di sicurezza europee per le biciclette da corsa (UNI EN 14781) le selle debbono superare una prova di "fatica" che consiste nell'applicare una forza di 1000 Newton verticalmente verso il basso per 200 mila cicli senza che si verifichino fratture o fessurazioni nello scafo e nel tubo reggisella .

La Forma

Forme e dimensioni delle selle sono intimamente (mai avverbio fu più pertinente) legate con la fisiologia del corpo umano . L'appoggio sulla sella si concentra soprattutto sulle ossa ischiatiche, le due protuberanze che , protette dalle natiche, hanno il maggiore contatto con la sella .

Il bacino delle donne è , generalmente, un poco più largo di quello maschile, ecco perché la sella dedicata al gentil sesso risulta più' larga (proprio per favorire l'appoggio delle ossa ischiatiche) .

E con l'impotenza maschile come la mettiamo ? Le tante ore di sella, i continui sfregamenti, l'appoggio continuo e le ripetute sollecitazione nella zona perineale , non favoriscono certamente la buona salute della prostata . I test condotti dalle Aziende produttrici sono confortanti e anche la letteratura scientifica non fornisce particolari controindicazioni . Ma veniamo all'aspetto pratico. Quando si va ad acquistare una sella , la prima domanda è : *“col buco centrale , con la scanalatura di alleggerimento o senza ?”* . Sì, perché l'offerta di mercato propone selle con lo scafo aperto centralmente, proprio per eliminare la compressione delle parti molli, o altre che presentano nella zona centrale un avvallamento, una scanalatura studiata per alleggerire la compressione delle parti intime del ciclista . Per la forma della sella non esistono regole assolute, ogni individuo deve ricercare quella che meglio si adatta alla propria morfologia, tenendo conto che la principale funzione di una buona sella è quella di distribuire uniformemente il peso .

La distanza tra le ossa ischiatiche rimane il riferimento migliore per determinare la larghezza ideale della sella . Le Aziende si sono arrovellate nella ricerca della “formula magica” capace di soddisfare ogni esigenza . La **Fi'zi : ki** ha messo sul mercato una sella con lo scafo che si adatta alle dimensioni del ciclista, grazie ad appositi inserti che seguono i movimenti del bacino assecondando il gesto atletico del ciclista; la **Selle San Marco** ha studiato una nuova forma dell'anteriore della sella per garantire appoggio ideale anche nei momenti del massimo sforzo quando si tende a scivolare in avanti per spingere al massimo; la **Smp** , invece, ha proposto una sella con la punta caduca, rivolta verso il basso per favorire lo scarico delle compressioni nella zona genitale; **Selle Italia** ha brevettato il sellino sdoppiato, praticamente due parti distinte che si deformano in modo autonomo seguendo sforzi e movimenti della singola gamba

La Posizione

Se la posizione “**in**” sella è soggettiva , la posizione “**della**” sella - rispetto al manubrio, al movimento centrale, al tubo orizzontale - segue , invece, regole abbastanza consolidate capaci di assicurare il massimo rendimento dell’azione ciclistica .

Nella meticolosa ricerca della posizione ottimale sulla bicicletta, le misure riferite alla sella sono fondamentali in quanto determinano i rapporti geometrici tra i diversi punti d’appoggio (sella, manubrio, pedali). Nei manuali di ciclismo, fino a non molto tempo fa, si faceva riferimento alla posizione della punta della sella; recentemente, nel tentativo di uniformare le misurazioni, è stato introdotto il concetto di “**centro anatomico**” della sella che in linea teorica dovrebbe corrispondere all’esatto punto d’appoggio delle ossa ischiatiche . Questo centro anatomico viene indicato anche in alcuni Cataloghi dei più importanti produttori ed è localizzato in **arretramento di circa un paio di centimetri** rispetto al prolungamento del tubo verticale del telaio .

Naturalmente non esiste un “regola” valida per tutti; infatti c’è chi pedala di “punta” molto avanzato sul sellino, chi invece pedala “*spingendo da dietro*” con una posizione allungata e una seduta arretrata : per questi due casi “estremi” avremo una diversa localizzazione del centro anatomico e non potrà valere per entrambe la regola dei 2 cm. di arretramento.

Il proprio centro anatomico (dipendente dalla morfologia e dal tipo di pedalata) dev’essere determinato con grande precisione in modo da poter avere sempre l’esatta posizione in bici.. Quando si cambia la sella bisogna avere l’avvertenza di riportare correttamente e con grande precisione il centro anatomico, in modo da avere una prima importante messa a punto; successivamente si procede con le misure dell’altezza della sella (distanza tra movimento centrale e centro anatomico), della distanza sella - manubrio e dello scarto sella–manubrio (ma questo non è argomento di questo articolo) . Aggiungiamo solo che secondo una formula diffusa tra gli agonisti (suggerita anche da Bernard Hinault) l’ **altezza della sella (H)** - ovvero la distanza tra il centro del movimento centrale e il centro anatomico - dovrebbe essere proporzionale all’altezza del **cavallo del ciclista (C)** secondo questa formula : $H = 0.885 \times C$. Formula indicativa ,di indirizzo, e che non ha valenza assoluta, ma deve essere adattata alle singole caratteristiche e peculiarità .

Sulla posizione in sella numerose sono le teorie che vorrebbero un innalzamento e avanzamento della stessa sui percorsi di montagna; si narra a tal proposito che il grande Eddy Merckx durante la corsa regolava la sella, alzandola di qualche millimetro nelle lunghe salite .

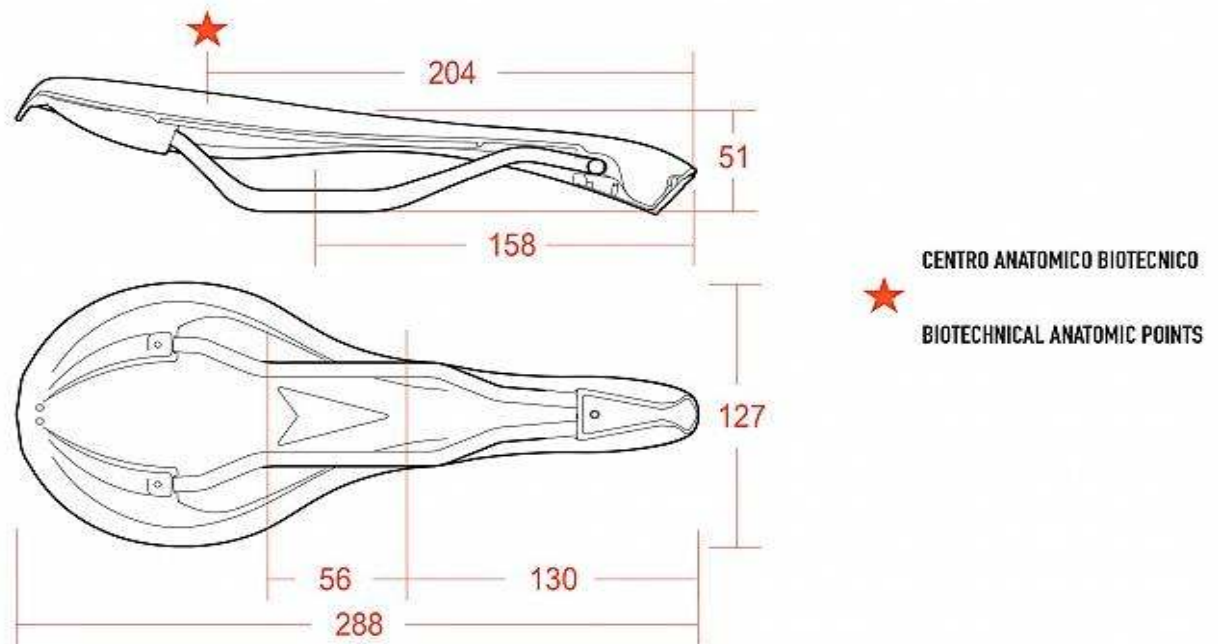


Fig. 1 - Il Centro Anatomico – (Disegno tratto dal sito Selle San Marco)